



Ottawa, le 13 août 2008

# MÉMORANDUM D3-2-2

---

## En résumé

### TRANSPORT DU FRET AÉRIEN – IMPORTATIONS

1. Le présent mémorandum a été révisé afin de mettre à jour la terminologie et les renseignements sur les personnes-ressources de l'Agence des services frontaliers du Canada.
2. Le présent mémorandum a aussi été mis à jour de manière à inclure des lignes directrices et des procédures précises ayant trait à la présentation du fret aérien par Information préalable sur les expéditions commerciales (IPEC).
3. Le présent mémorandum a également été mis à jour de manière à fournir des lignes directrices et des procédures concernant la présentation du fret en transit ou du fret restant à bord (FRAB), en remplacement du Mémorandum D3-2-3, *Transport du fret aérien – En transit*.
4. Le contenu portant sur le programme IPEC a été incorporé dans le présent mémorandum et/ou dans le Mémorandum D3-1-1, *Politique sur l'importation et le transport des marchandises*, D3-2-1, *Trafic aérien commercial international et déclaration du moyen de transport*, le Mémorandum D3-5-1, *Navires commerciaux en service international* et le Mémorandum D3-5-2, *Transport du fret maritime – Importations*.
5. Les changements apportés aux privilèges de la post vérification dont bénéficient les transporteurs aériens ont été incorporés dans le présent mémorandum et dans le Mémorandum D3-3-6, *Système de post vérification douanière*.
6. Les changements dans le délai de réutilisation des numéros de référence du fret aérien et du moyen de transport aérien ont été incorporés dans le présent mémorandum.





Ottawa, le 13 août 2008

# MÉMORANDUM D3-2-2

## TRANSPORT DU FRET AÉRIEN – IMPORTATIONS

Le présent mémorandum décrit et explique les exigences et les procédures particulières de l'Agence des services frontalières du Canada (ASFC) en ce qui touche l'information préalable et le contrôle du fret transporté à l'arrivée par mode aérien. Quant aux exigences générales et aux politiques administratives qui s'appliquent à tous les modes de transport, veuillez vous reporter au mémorandum D3-1-1, *Politique concernant l'importation, le transport et l'exportation des marchandises*.

Pour obtenir des conseils au sujet des lignes directrices et des procédures afférentes au Programme d'autocotisation des douanes (PAD), les transporteurs PAD doivent se reporter au mémorandum D3-1-7, *Programme d'autocotisation des douanes pour les transporteurs*.

Si vous désirez obtenir des renseignements sur la déclaration et le contrôle du fret exporté du Canada, veuillez consulter le mémorandum D3-1-8, *Transport du fret – Exportations*.

### TABLE DES MATIÈRES

	<b>Page</b>
<b>Lignes directrices et renseignements généraux</b>	2
Codes d'identification de transporteur et de transitaire	2
Exigence en matière de garantie pour les transporteurs aériens cautionnés	2
Délais de réutilisation des numéros de référence/contrôle du fret ou du moyen de transport aérien	3
Généralités – Exigences relatives à la déclaration de fret aérien	3
Arrivée à un aéroport d'entrée autorisé	3
Fret aérien aux aéroports n'offrant pas de services au secteur commercial	3
Lignes directrices et procédures relatives à la déclaration de fret aérien	3
Messages de rejet	4
Déclaration de fret aérien (OS 802)	4
Déclaration de fret supplémentaire (OS 687)	4
Déclaration d'expédition fractionnée (OS 786)	4
Déclaration de mouvement par code partagé	5
Déclaration de mouvement interréseaux	5
Délais de déclaration du fret	5
Déclaration des expéditions de faibles valeur ou de valeurs élevées	5

Modifications/corrections des déclarations de fret	6
Modifications/corrections sur papier	6
Modification du numéro de contrôle de fret (NCF)	6
Plan de secours en cas de panne de système	6
Matériel d'entretien des aéronefs étrangers	6
Matériel de commissariat	6
Dispenses de la déclaration IPEC	6
Lignes directrices et procédures générales relatives à la déclaration pour le fret exempté de l'IPEC	7
Modalités de déclaration – Importations exemptées de l'IPEC	7
Modalités de déclaration – Expéditions en transit exemptées de l'IPEC	8
Déroutements et transferts – Exigences de la dispense de l'IPEC	8
Lignes directrices relatives à la déclaration du fret	
Lors d'un atterrissage d'urgence pour les dispenses de l'IPEC	9
Procédures de déclaration des expéditions fractionnées exemptées de l'IPEC	10
Lignes directrices particulières ayant trait aux dispenses de présentation préalable de l'IPEC	11
Expéditions PAD	11
Courrier	11
Marchandises militaires dans des aéronefs appartenant aux forces armées ou nolisées par celles-ci	12
Marchandises commerciales transportées par un passager dans ses propres bagages	12
Expéditions aériennes transfrontalières transportées par la route (Expéditions aériennes par camion)	12
Service de petits colis et fret relevant du programme des EFV par messageries	13
Aéronef vide – lorsque l'aéronef constitue le fret	13
Renseignements et lignes directrices supplémentaires	15
Nouveaux documents de contrôle de fret	15
Expéditions aériennes par mode routier entre des aéroports au Canada	15
Modalités de la livraison et transferts à un entrepôt d'attente	15
Renseignements sur les sanctions	16
Renseignements supplémentaires	16
Annexe A – Glossaire	17
Annexe B – Comment remplir le connaissement aérien IATA	18
Annexe C – Comment remplir le connaissement express aérien IATA	19
Annexe D – Calcul du montant de la garantie dans le mode aérien	20

## LIGNES DIRECTRICES ET RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

### CODES D'IDENTIFICATION DE TRANSPORTEUR ET DE TRANSITAIRE

1. Tous les transporteurs aériens commerciaux doivent obtenir un code de transporteur attribué par l'ASFC et qui, dans le mode aérien, est un code alphanumérique de trois caractères suivis d'un trait d'union. L'ASFC n'accepte plus le code générique de transporteur occasionnel ITNI- pour la déclaration de moyen de transport du transporteur aérien commercial ou présentation de l'information préalable de fret commercial. Le code de transporteur attribué par l'ASFC est le code de transporteur qui doit être cité sur toutes les déclarations ou tous les documents visant le fret et/ou le moyen de transport. Ce code de transporteur correspond aux quatre premiers caractères du numéro de contrôle du fret sur toutes les déclarations de fret et de moyen de transport présentées par le transporteur en question. Lorsqu'elle attribue un code de transporteur de l'ASFC, l'ASFC tentera de le faire concorder, si possible, avec le code préfixé du demandeur, attribué par l'Association du transport aérien international (AITA).

2. Les transitaires nationaux ou étrangers qui déclarent des marchandises commerciales à l'ASFC aux fins du dédouanement et/ou d'information préalable électronique par IPEC sont tenus d'avoir un code d'identification valide de quatre caractères attribués par l'ASFC. Les transitaires nationaux peuvent demander un code d'identification de transporteur cautionné ou non cautionné. Un code d'identification de transitaire national non cautionné permet seulement à un transitaire de transmettre électroniquement les déclarations supplémentaires de fret aérien par IPEC (pour les expéditions importées, en transit ou FRAB). Les transitaires étrangers (y compris les transitaires des États-Unis) peuvent seulement demander un code d'identification de transitaire non cautionné et ne peuvent que transmettre électroniquement par IPEC les déclarations de fret supplémentaires pour le mouvement du fret en transit ou du FRAB lorsque aucune entité canadienne ne participe au transport ou à la déclaration du fret. Pour de plus amples renseignements sur les exigences et les procédures de l'obtention d'un code d'identification de transitaire, voir le D3-3-1, *Transport du fret expédié et groupé – Importations*.

3. Pour demander un code de transporteur non cautionné, un transporteur doit remplir et présenter une *Demande pour obtenir un code de transitaire non cautionné au lieu d'arrivée au Canada*, formulaire E369. Pour de plus amples renseignements sur le processus de demande, veuillez consulter le Mémoire D3-1-1. Le formulaire E369 figure également dans le Mémoire D3-1-1 et est disponible sur le site Internet de l'ASFC.

4. Pour demander un code d'identification de transitaire non cautionné, un transitaire doit remplir et présenter une *Demande pour obtenir un code de transitaire non cautionné*

(pour fournir des données électroniques supplémentaires pour le système d'information préalable sur les expéditions commerciales (SIPEC) seulement) – formulaire E369-1. Pour de plus amples renseignements sur le processus de demande, veuillez consulter le Mémoire D3-3-1 et D3-1-1. Le formulaire E369-1 figure également dans le Mémoire D3-1-1 et il est aussi disponible sur le site Internet de l'ASFC.

5. Pour demander un code d'identification de transporteur ou de transitaire cautionné, un transitaire ou un courtier/mandataire doit remplir et présenter une *Demande relative aux transactions de transporteur cautionné et aux expéditions* – formulaire E370. Ce formulaire doit être accompagné d'un montant approprié pour garantie. Pour de plus amples renseignements sur le processus de demande, veuillez consulter le Mémoire D3-1-1. Des renseignements sont aussi disponibles sur le site Internet de l'ASFC. Pour plus de renseignements au sujet de la façon de calculer le montant de la garantie exigée, voir les paragraphes 4 à 6 et l'annexe D du présent mémoire. Le formulaire E370 figure dans le Mémoire D3-1-1.

6. Tout transporteur qui désire être un transporteur assujéti à la postvérification doit se reporter au Mémoire D3-1-6, *Système de postvérification de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC)* pour de plus amples renseignements à ce sujet.

### EXIGENCES EN MATIÈRE DE GARANTIE POUR LES TRANSPORTEURS AÉRIENS CAUTIONNÉS

7. Le montant de la garantie requise dans le cas d'un transporteur aérien commercial qui veut être un transporteur cautionné est fondé sur la taille et la configuration de l'aéronef ou des aéronefs de ce transitaire, conformément au classement des aéronefs selon le *Règlement sur les transporteurs aériens* de l'Office des transports du Canada (OTC).

8. Le montant de la garantie requise dans le cas des aéronefs tout-cargo domestiques est fondé sur la masse maximale homologuée au décollage (MMHD) de l'aéronef. La garantie pour les aéronefs de passagers domestiques, y compris les configurations mixtes, passagers/fret, est fondée sur le classement de l'aéronef par l'OTC, déterminé par le nombre maximum de passagers certifiés de l'aéronef. Vous trouverez des détails spécifiques sur les catégories d'aéronefs à l'annexe D du présent mémoire.

9. Pour déterminer le montant de la garantie requise dans le cas des aéronefs étrangers, il faut utiliser les mêmes critères que ceux servant pour les aéronefs domestiques.

**Note :** Les catégories de l'OTC s'appliquent seulement aux transporteurs nationaux.

## DÉLAIS DE RÉUTILISATION DES NUMÉROS DE RÉFÉRENCE/CONTRÔLE DU FRET OU DU MOYEN DE TRANSPORT AÉRIEN

10. Les numéros de référence du fret aérien ou du moyen de transport pour les déclarations ci-dessous peuvent être utilisés après un an :

- a) Déclarations de fret aérien (option de service (OS) 802)
- b) Déclarations d'expédition fractionnée (OS 786)
- c) Déclarations de moyen de transport aérien (OS 794)
- d) Déclarations sur papier de fret aérien (OS 323)

11. Les déclarations de fret supplémentaires qui sont liées à une déclaration de fret aérien (OS 802) ne peuvent être modifiées après une année. Toutefois, le numéro de déclaration de fret supplémentaire NE peut être utilisé de nouveau avant trois ans.

12. Les numéros de contrôle du fret (ou numéros de document de transport) ou les numéros de référence du moyen de transport utilisés aux fins du Programme d'autocotisation des douanes (PAD), dans tous les modes, continueront d'être assujettis à l'exigence de l'ASFC voulant qu'ils demeurent uniques pendant une période de trois ans. Les numéros de contrôle du fret employés par les transporteurs aériens PAD seront disponibles pour réutilisation après une année. Toutefois, les transporteurs PAD doivent s'assurer que leur numéro de contrôle PAD demeure unique pendant trois ans. Donc, le numéro de contrôle du fret ne doit pas être le numéro de contrôle PAD. Si les procédures de contrôle interne des transporteurs aériens PAD doivent être modifiées afin de respecter cette exigence, les transporteurs aériens PAD doivent communiquer avec leur agent supérieur de programme PAD. Le Mémoire D3-1-7, *Programme d'autocotisation des douanes (PAD) pour les transporteurs*, renferme de plus amples renseignements sur le PAD.

13. Un numéro de contrôle du fret ou un numéro de référence du moyen de transport qui est lié à un numéro de transaction faisant l'objet d'une **demande connexe en souffrance** ne doit pas être utilisé avant que ne soit terminé tout le traitement de la transaction.

## GÉNÉRALITÉS – EXIGENCES RELATIVES À LA DÉCLARATION DE FRET AÉRIEN

14. Toutes les informations sur les expéditions de fret aérien (y compris le matériel appartenant à la société (marchandises MATCIE)) entrant au Canada ou y transitant (y compris le fret restant à bord (FRAB)) doivent être fournies électroniquement en conformité avec les lignes directrices, les procédures et les délais ayant trait à la déclaration par l'IPEC et dont fait état le présent mémorandum. Il y a des exceptions à cette exigence et elles sont énumérées au paragraphe 54 du présent mémorandum.

Toutes les expéditions de fret aérien doivent aussi respecter les lignes directrices et les procédures concernant la déclaration « à l'arrivée » aux fins du dédouanement, lesquelles sont énoncées dans le présent mémorandum.

## ARRIVÉE À UN AÉROPORT D'ENTRÉE AUTORISÉ

15. Tout le fret aérien importé au Canada doit entrer au pays par un aéroport d'entrée autorisé (AE) qui offre des services au secteur commercial permettant de traiter le fret. En outre, les marchandises en douane ne peuvent être transportées qu'entre des aéroports qui offrent de tels services pour le traitement et/ou le dédouanement des marchandises en douane. Une liste complète des AEA et des services fournis dans chaque installation figure dans le Répertoire des bureaux de l'ASFC.

## FRET AÉRIEN AUX AÉROPORTS N'OFFRANT PAS DE SERVICES AU SECTEUR COMMERCIAL

16. Des marchandises peuvent être transportées sous manifeste jusqu'à un aéroport qui ne traite pas normalement les expéditions commerciales tant que le transporteur faisant la livraison ait pris des dispositions et que cela a été approuvé par le chef du bureau local de l'ASFC en vue de la livraison du fret dans un entrepôt d'attente établi pour leur dédouanement auprès de l'ASFC.

17. Des services ne sont pas offerts au secteur commercial aux aéroports qui ne traitent pas normalement des marchandises commerciales à moins que, en raison d'une urgence, une demande de dédouaner des marchandises dont on a un besoin urgent est faite. Les exigences de l'OTC doivent être respectées et des frais de services spéciaux ou en recouvrement des coûts sont alors exigés. Les aéroports qui fournissent des services au secteur commercial sont indiqués dans le Répertoire des bureaux de l'ASFC. Des renseignements sur les frais de services spéciaux sont fournis dans le Mémoire D1-2-1, *Services spéciaux*.

## LIGNES DIRECTRICES ET PROCÉDURES RELATIVES À LA DÉCLARATION DE FRET AÉRIEN

18. L'ASFC exige, dans le programme de l'IPEC, que tous les transporteurs aériens transmettent des informations préalables, de façon électronique, de fret aérien au moyen du système d'échange de données informatisées (EDI), dans les délais prévus au paragraphe 40 du présent mémorandum. L'exigence de la soumission préalable électronique s'applique à tous les aéronefs transportant des marchandises commerciales qui sont chargées dans un pays autre que le Canada et qui arrivent à un aéroport au Canada. L'exigence s'applique à toutes les expéditions importées, en transit ou restant à bord (FRAB). Les dispenses de l'exigence de la soumission électronique par IPEC figurent au paragraphe 54 du présent mémorandum. Pour plus de renseignements au sujet des éléments d'information sur le fret IPEC, veuillez consulter le *Règlement sur la déclaration des marchandises importées*, annexe 2, Partie 2. Quant aux spécifications du

format de la déclaration électronique, voir le *Document à l'intention des clients – Information préalable sur les expéditions commerciales (IPEC) – Air*.

19. Avant de faire des transmissions électroniques au moyen de l'échange de données informatisées (EDI), les clients éventuels doivent remplir et présenter une demande officielle indiquant leur intention de le faire à l'ASFC. Des renseignements supplémentaires sur ce processus de demande et le formulaire de demande, *Formulaire de demande pour le système de fret EDI*, sont disponibles dans la section *Commerce électronique* du site Internet de l'ASFC et dans le Mémoire D3-1-1.

### **Messages de rejet**

20. Lorsqu'un client transmet une déclaration électronique, la demande passe par une série de validations par deux des systèmes de l'ASFC : la Plate-forme du commerce électronique des douanes (PCED) et le Système de soutien de la mainlevée accélérée des expéditions commerciales (SSMAEC). S'il n'y a pas d'erreurs, les données sont entreposées dans le format même de leur envoi et un avis approprié indiquant la réception avec succès de la transmission est envoyé à l'expéditeur voulu.

21. S'il y a des erreurs de syntaxe, un message de rejet accompagné du code de motif approprié est envoyé à l'auteur par la même voie que celle ayant servi à la transmission reçue. Voir à l'annexe C, tableau 11, du *Document à l'intention des clients – Information préalable sur les expéditions commerciales – Air*, la liste des messages d'erreur à la sortie et des codes de réponse. La déclaration électronique rejetée sera considérée par l'ASFC comme une non-déclaration de fret ou de moyen de transport jusqu'à ce que les erreurs repérées soient corrigées et jusqu'à ce que la déclaration ait le statut « accepté » dans le système de l'ASFC.

22. Pour toute demande de renseignements, de documents ou pour rapporter tout problème concernant la transmission par EDI, veuillez communiquer avec l'Unité de commerce électronique à l'adresse ci-dessous :

Toute demande de renseignements ou de documents doit être adressée à :

Unité du commerce électronique (UCE)  
Agence des services frontaliers du Canada  
250, chemin Tremblay, 6<sup>e</sup> étage  
Ottawa, Ontario K1A 0L8

Téléphone :

**1-888-957-7224** appels au Canada et aux É.-U.  
1-613-946-0762 appels d'outre-mer entre 8 h et 17 h  
(heure normale de l'Est)  
1-613-946-0763 pour les appels d'outre-mer entre 17 h et 8 h (heure normale de l'Est)

### **Déclaration de fret aérien (OS 802)**

23. La déclaration du fret aérien (OS 802) doit être transmise à l'ASFC par le transporteur qui est responsable du mouvement du fret ou par un prestataire de services autorisé par ce transporteur à faire la transmission en son nom, dans les délais fixés dont fait état le paragraphe 40 du présent mémorandum. Une déclaration de fret aérien est obligatoire lorsqu'il s'agit d'une expédition importée, en transit ou FRAB non visée par une exemption. Une liste complète des renseignements qu'un transporteur aérien doit fournir dans la déclaration de fret aérien figure dans le *Document à l'intention des clients IPEC – Air*.

**Note** : L'exportation ou la sortie des marchandises en transit doit être déclarée de la façon décrite dans le D3-1-8, *Transport du fret – Exportations*.

### **Déclaration de fret supplémentaire (OS 687)**

24. Si la déclaration du fret aérien ne contient pas tous les détails sur le fret, notamment l'expéditeur actuel, le destinataire ultime et une description appropriée des marchandises, une déclaration de fret supplémentaire (OS 687) est obligatoire pour toute expédition importée, en transit ou FRAB chargée dans un autre pays que les États-Unis. Les déclarations de fret aérien FRAB chargé aux États-Unis ne nécessitent pas une déclaration de fret supplémentaire (DFS).

25. Le transporteur aérien ou le transitaire doit transmettre la déclaration de fret supplémentaire (OS 687) à l'ASFC dans les délais fixés dont fait état le paragraphe 40 du présent mémorandum. Si le transitaire transmet la déclaration de fret supplémentaire à l'ASFC, le transporteur doit fournir au transitaire le numéro de contrôle du fret de la déclaration de fret aérien. Le transitaire doit inclure le numéro de contrôle du fret de la déclaration de fret aérien en tant que renvoi dans la déclaration de fret supplémentaire.

26. Les transitaires étrangers agréés (y compris aux États-Unis) peuvent seulement transmettre des renseignements supplémentaires sur le fret directement à l'ASFC lorsqu'il n'y a pas d'entité canadienne s'occupant du mouvement ou de la déclaration de l'expédition (par exemple en transit ou restant à bord).

27. Si la destination des marchandises est le Canada, l'ASFC n'accepte que les renseignements sur le fret d'un transitaire domestique agréé ou d'un tiers au Canada (prestataire de services ou transporteur) agissant au nom de ce transitaire.

### **Déclaration d'expédition fractionnée (OS 786)**

28. La déclaration d'expédition fractionnée doit être transmise à l'ASFC dans les délais dont fait état le présent mémorandum. Le processus de déclaration d'expédition

fractionnée a été mis au point dans le but de permettre la déclaration des marchandises inscrites sur un document de contrôle du fret comme expédition unique qui est ensuite fractionnée avant le départ causé par le manque d'emplacement disponible du transporteur.

29. Le transporteur déclarant le fret utilisera le processus de déclaration du fret aérien (OS 802) pour déclarer l'expédition totale, mentionnera la quantité indiquée sur le document de contrôle du fret, puis déclarera chaque partie de l'expédition fractionnée au moyen du processus de déclaration d'expédition fractionnée (OS 786), indiquant le moyen de transport et la quantité chargée, ainsi que la référence à la déclaration du fret aérien principale originale.

30. Si la déclaration du fret aérien est en statut de rejet et si une déclaration d'expédition fractionnée (DEF) est envoyée, la DEF sera aussi mise en statut de rejet. Pour corriger cela, le client devra d'abord transmettre une modification de la déclaration de fret aérien (DFA), attendra de recevoir un accusé de réception et, seulement à ce moment-là, enverra de nouveau la DEF comme une modification de la déclaration.

31. Si la déclaration du fret aérien n'est pas dans le dossier et si une DEF est envoyée, la DEF sera mise en statut de rejet. Pour corriger cela, le client devra d'abord transmettre une DFA, attendra un accusé de réception et, seulement à ce moment-là, enverra de nouveau la DEF comme modification de la déclaration.

32. Toute déclaration supplémentaire requise pour une expédition fractionnée devra être liée à la déclaration de fret aérien principale. Par conséquent, des déclarations supplémentaires visant des expéditions fractionnées distinctes ne sont pas requises.

### **Déclaration de mouvement par code partagé**

33. Le mouvement par code partagé est une entente de partage d'un aéronef par deux compagnies aériennes ou plus.

34. Seulement une déclaration du moyen de transport fournie par le transporteur qui exploitera l'aéronef est requise pour chaque vol en code partagé. La compagnie aérienne qui exploite l'aéronef est le transporteur effectif et est responsable de la transmission de la déclaration de moyen de transport et des déclarations de fret pour son propre fret dans les délais dont fait état le présent mémorandum.

35. Les compagnies aériennes qui partagent l'aéronef du transporteur exploitant présenteront leur(s) propre(s) déclaration(s) de fret à l'aide de leur(s) propre(s) numéro(s) de connaissance aérien et numéro de vol à l'ASFC dans les délais dont fait état le présent mémorandum. Bien que les transporteurs ayant convenu de partager un code déclarent leur propre numéro de vol pour leurs déclarations de fret, ils doivent fournir le numéro de déclaration de

moyen de transport du transporteur exploitant dans leurs déclarations de fret.

### **Déclaration de mouvement interréseaux**

36. Il y a mouvement interréseaux lorsque le transporteur effectif a convenu de transporter le fret d'une ou de plusieurs autres compagnies aériennes en leur(s) nom(s).

37. Le transporteur effectif est responsable de la présentation de la déclaration du moyen de transport et de la déclaration ou des déclarations de fret pour toutes les expéditions à bord de l'aéronef, dans les délais fixés dont fait état le présent mémorandum.

38. Le transporteur effectif transmettra les déclarations de fret pour tous les partenaires interréseaux. Le transporteur effectif présentera le numéro de connaissance aérien lorsqu'il fournira une déclaration de fret pour un transporteur interréseaux, au moyen du code de transporteur agréé par l'ASFC du transporteur interréseaux. Le transporteur effectif enverra la déclaration de fret à l'ASFC.

39. Pour de plus amples renseignements sur le mouvement interréseaux, veuillez vous reporter au *Document à l'intention des clients – Information préalable sur les expéditions commerciales – Air*, Section 4.2, graphique 5.

### **Délais de déclaration du fret**

40. Le transporteur aérien ou le tiers agissant au nom du transporteur doit transmettre électroniquement à l'ASFC les renseignements sur le fret ayant trait à un connaissance aérien au moins quatre heures avant l'arrivée au premier bureau d'arrivée (PBA) (à un aéroport canadien) ou, si la durée du vol est inférieure à quatre heures, au moment du départ.

### **Déclaration des expéditions de faibles valeurs ou de valeurs élevées**

41. Les expéditions pouvant bénéficier du Programme des expéditions de faible valeur (EFV) par messageries sont dispensées de la communication électronique par IPEC des détails de chaque expédition. Pour de plus amples renseignements sur ce programme, voir le Mémorandum D17-1-2, *Déclaration et déclaration en détail des marchandises commerciales de faible valeur (de moins de 1 600 \$CAN)*.

42. Lorsque seulement une feuille de route aérienne principale (CAP) sert à consigner à la fois des expéditions EFV bénéficiant du Programme des expéditions EFV par messageries et des expéditions EGV (expéditions de grande valeur), une déclaration par IPEC servant à déclarer en détail le poids global et le nombre de pièces est requise pour toutes les marchandises énumérées sur le CAP.

43. Il appartient aux participants au Programme des expéditions EFV par messageries de transmettre électroniquement les déclarations supplémentaires pour

chaque EFV et une déclaration supplémentaire servant à déclarer en détail toutes les expéditions EFV. La déclaration supplémentaire pour les expéditions EFV indiquera « Expéditions visées par le Programme des EFV par messageries » dans la zone de description, le poids global de toutes les expéditions EFV dans la zone du poids et le total des pièces de toutes les expéditions EFV dans la zone de la quantité chargée.

### **Modifications/corrections des déclarations de fret**

44. Les modifications ou corrections des déclarations de fret aérien (OS 802), des déclarations de fret supplémentaires (OS 687) ou des déclarations d'expédition fractionnée (OS 786) doivent être transmises électroniquement à l'ASFC.

45. Les clients disposent au maximum de 30 jours après l'arrivée de l'aéronef pour transmettre les modifications/corrections électroniques des déclarations de fret. Les bureaux locaux de l'ASFC n'accepteront pas les modifications ou corrections sur papier, sauf dans un nombre limité de situations décrites au paragraphe 47 du présent mémorandum.

46. Lorsqu'un vol est dérouté, pour des raisons d'urgence, des modifications des déclarations de fret par IPEC, des déclarations de fret supplémentaires ou des déclarations d'expédition fractionnée devront être présentées aussitôt que possible. Toutefois, les déclarations de moyen de transport doivent être mises à jour de la façon décrite dans le Mémorandum D3-2-1.

### **Modification/corrections sur papier**

47. Il y aura un nombre limité de cas où les clients pourront fournir des corrections ou des modifications sur support papier après l'arrivée sur papier aux bureaux locaux de l'ASFC. Ces exceptions comprennent les circonstances suivantes qui ne sont pas prévues par le système.

- a) Les situations d'urgence où des clients ne peuvent faire une transmission électronique à l'avance (pour de plus amples renseignements sur les procédures d'urgence lorsqu'il y a des pannes de système, voir les paragraphes 49 à 51 du présent mémorandum);
- b) les circonstances exceptionnelles, déterminées par l'ASFC, où un client ne peut faire les modifications ou les transmissions électroniquement après l'arrivée.

### **Modifications du numéro de contrôle du fret (NCF)**

48. Si le numéro de contrôle du fret (NCF) doit être modifié, le client doit annuler électroniquement la DFA et transmettre une nouvelle DFA avec le nouveau NCF.

### **Plan de secours en cas de panne de système**

49. S'il y a panne d'un système de l'ASFC d'un client ou d'un prestataire de services, chaque partie doit s'efforcer de maintenir les communications normales et de remettre le

système dans son état normal de fonctionnement dès qu'il est raisonnablement possible de le faire.

50. Les clients doivent conserver leur capacité de produire des déclarations de fret ou de moyen de transport sur support papier en cas d'interruption des systèmes du client et(ou) de l'ASFC.

51. Pour connaître les procédures détaillées et la politique concernant le mode aérien s'il y a panne d'un système externe ou de l'ASFC, veuillez consulter le *Document à l'intention des clients – IPEC-Air*.

### **Matériel d'entretien des aéronefs étrangers**

52. Les machines et le matériel qui, à un aéroport international, sont affectés à l'entretien des vols à l'arrivée et à la sortie d'aéronefs immatriculés à l'étranger peuvent être importés au Canada en franchise des droits de douane, mais ils sont assujettis à la TPS. Pour plus de renseignements, se reporter au Mémorandum D8-2-5, *Décret de remise sur l'équipement d'entretien d'aéronefs étrangers*. Le matériel d'entretien des aéronefs étrangers doit être déclaré électroniquement en conformité avec les procédures de l'IPEC énoncées dans le présent mémorandum lors de son importation initiale.

### **Matériel de commissariat**

53. Les compagnies aériennes étrangères, qui exploitent des vols internationaux vers le Canada pourraient être obligées de remplacer du matériel d'office et du mobilier d'aéronef (têtières, rideaux de cabine, etc.) pendant les escales. Chaque compagnie aérienne est autorisée à conserver une quantité suffisante de telles marchandises au Canada pour répondre à ses besoins en remplacement. L'ASFC tient à jour une liste d'inventaire à des fins de contrôle. La compagnie aérienne est responsable du paiement des droits et des taxes sur toutes marchandises dont il est disposé au Canada. Le matériel de commissariat doit être transmis électroniquement en conformité avec les procédures de l'IPEC, énoncées dans le présent mémorandum, au moment de l'importation initiale.

### **DISPENSES DE LA DÉCLARATION IPEC**

54. Les expéditions de fret aérien ci-dessous sont dispensées de la soumission électronique requise par l'IPEC :

- a) les expéditions du programme PAD;
- b) le courrier destiné aux centres de tri de Postes Canada;
- c) les fournitures militaires à bord d'un aéronef appartenant aux forces militaires ou louées par celles-ci, à la condition qu'il n'y ait pas d'autre fret à bord;
- d) les expéditions commerciales transportées par un passager dans ses propres bagages,

- e) les expéditions aériennes transfrontalières par mode routier (parfois appelées « expéditions aériennes par camion »);
- f) les expéditions déclarées dans le cadre du Programme des expéditions de faible valeur par messageries (EFV);
- g) les aéronefs vides, lorsque celui-ci est sujet d'importation.

#### **LIGNES DIRECTRICES ET PROCÉDURES GÉNÉRALES RELATIVES À LA DÉCLARATION POUR LE FRET EXEMPTÉ DE L'IPEC**

55. Toutes les expéditions exemptées de la présentation électronique requise par l'IPEC doivent être déclarées au moyen d'un des documents de contrôle du fret ci-dessous ou de toute autre façon décrite dans le présent mémorandum :

- a) Le transporteur peut utiliser le formulaire normalisé A8A(B), *Document de contrôle du fret de l'ASFC*, disponible (en quantité limitée) dans tous les bureaux de l'ASFC ou utiliser un document d'impression particulière dont le format est jugé acceptable par l'ASFC. Pour commander le formulaire A8A(B) ou tout autre formulaire de l'ASFC, composer le **1-800-959-2221** (au Canada) ou le **1-905-712-5813** (à l'extérieur du Canada) ou présenter un formulaire de commande en ligne disponible sur le site Internet de l'ASFC. Les spécifications du document de contrôle du fret figurent dans le Mémorandum D3-1-1 et les instructions sur la façon de remplir le formulaire A8A(B) se trouvent aussi dans le Mémorandum D3-1-1.
- b) La feuille de route aérienne de l'Association du transport aérien international (IATA) est un document de contrôle du fret agréé pour la déclaration du fret à l'ASFC et son utilisation ne nécessite pas l'agrément de l'ASFC. Au point de chargement, le transporteur aérien doit s'assurer que toutes les zones applicables sur le connaissance aérien sont remplies avec exactitude et visiblement. Vous trouverez un exemplaire du connaissance aérien IATA et les instructions sur la façon de le remplir à l'annexe B du présent mémorandum.
- c) La feuille de route aérienne express de l'IATA est un document de contrôle du fret agréé pour la déclaration du fret à l'ASFC. L'utilisation de ce document ne nécessite pas l'agrément de l'ASFC. Vous trouverez un exemplaire du connaissance aérien express IATA et les instructions sur la façon de le remplir à l'annexe C du présent mémorandum.
- d) Les sacs de courrier doivent être accompagnés par l'un des documents de contrôle du fret décrits ci-haut, en plus d'être accompagnés par le bon de livraison de l'Union de postale universelle (UPU).

#### **Modalités de déclaration – Importations exemptées de l'IPEC**

56. Les transporteurs aériens non cautionnés doivent déclarer toutes les expéditions à l'ASFC à l'aéroport initial d'atterrissage, au moment de l'arrivée. Cette déclaration se compose de cinq exemplaires d'un document de contrôle du fret agréé. Après vérification, tous les exemplaires du document sont numérotés, selon les besoins, et étampés par l'ASFC. Pour que les renseignements sur le formulaire demeurent lisibles, l'étampe doit être apposée au verso. Deux exemplaires (poste et gare) sont conservés par l'ASFC. Deux exemplaires (salle des comptoirs et autorisation de livraison de l'ASFC) sont remis à l'importateur ou au mandataire de celui-ci qui doit les présenter à l'ASFC avec le ou les documents de mainlevée au bureau de mainlevée de l'ASFC. L'exemplaire de l'exploitant d'entrepôt est remis à celui-ci et sert au contrôle du stock.

57. Les transporteurs aériens cautionnés ou assujettis à la postvérification peuvent déclarer les expéditions importées à l'aéroport initial d'atterrissage, au moment de l'arrivée ou à l'aéroport de destination indiqué sur la feuille de route aérienne. Tous les aéroports utilisés en cours de route jusqu'à l'aéroport final de destination doivent être énumérés clairement sur le connaissance. L'aéroport de destination peut être changé seulement si le transporteur a présenté un nouveau manifeste ou un avis de déroutement.

58. Les transporteurs cautionnés ont besoin de cinq exemplaires du connaissance aérien IATA ou du document de contrôle du fret aux fins de l'ASFC. La déclaration se compose de cinq exemplaires d'un document de contrôle du fret agréé. Après vérification, tous les exemplaires du document sont numérotés, selon les besoins, et étampés par l'ASFC. Pour garder les renseignements visibles sur le document, l'étampe doit être apposée au verso. Deux exemplaires (poste et gare) sont conservés par l'ASFC. Deux exemplaires (salle des comptoirs et autorisation de livraison de l'ASFC) sont remis à l'importateur ou à son mandataire qui les présentera à l'ASFC avec le ou les documents de mainlevée au bureau de mainlevée de l'ASFC. L'exemplaire de l'exploitant d'entrepôt est remis à l'entreposeur et sert au contrôle d'inventaire.

59. Les transporteurs assujettis à la postvérification ont besoin de quatre exemplaires du connaissance aérien IATA ou du document de contrôle du fret aux fins de l'ASFC. Un exemplaire (poste) sert de déclaration du fret à l'ASFC, deux exemplaires (salle des comptoirs et autorisation de livraison de l'ASFC) sont remis à l'importateur qui les présentera à l'ASFC avec le ou les documents de mainlevée au bureau de mainlevée de l'ASFC, et un exemplaire (exploitant d'entrepôt) est remis à l'entreposeur et sert au contrôle d'inventaire.

60. Lorsque du fret est visé par un connaissance aérien autre que le connaissance aérien du transporteur faisant la déclaration, le nom exact de celui-ci et son code de transporteur doivent être étampés clairement au recto du document avant qu'il ne soit présenté à l'ASFC. Au lieu d'étamper chaque connaissance aérien, les transporteurs peuvent présenter leurs documents dans des enveloppes portant clairement la motion « déclaration de fret à l'ASFC », ainsi que le nom et le code du transporteur faisant la déclaration.

61. Lorsque des expéditions en douane doivent être expédiées au-delà du point final mentionné sur le connaissance aérien, l'expédition doit être transportée par un transporteur cautionné ou assujéti à la postvérification et faire dûment l'objet d'un nouveau manifeste.

### **Modalités de déclaration – Expéditions en transit exemptées de l'IPEC**

#### **Transporteurs assujéti à la postvérification**

62. Il n'est pas nécessaire de déclarer à l'ASFC les marchandises étrangères dont la destination est un aéroport à l'étranger et qui sont déchargées à un aéroport au Canada grâce aux services d'un transporteur aérien assujéti à la postvérification, pourvu que leur mouvement à la sortie jusqu'à un aéroport à l'étranger soit assuré par le même transporteur en mode aérien et que les marchandises soient consignées sur un connaissance direct.

63. Les marchandises étrangères dont la destination est un aéroport à l'étranger et qui sont déchargées à un aéroport au Canada grâce aux services d'un transporteur aérien assujéti à la postvérification doivent être déclarées à l'ASFC si elles sont transférées à un autre transporteur aérien au Canada en vue de leur mouvement à la sortie jusqu'à un aéroport à l'étranger. La déclaration doit être faite par le transporteur déchargeant les marchandises et se faire sous forme d'un seul exemplaire de chaque connaissance aérien. Le transporteur faisant la déclaration doit, sur le connaissance aérien, étamper la mention « EX » ainsi que le numéro de code du transporteur assurant l'exportation.

64. Lorsque le mouvement à la sortie des marchandises est assuré par un transporteur routier, celui-ci doit présenter le connaissance aérien à l'ASFC au point de sortie. Le connaissance aérien doit porter la mention « Marchandises en transit pour exportation » et le code du transporteur routier. Dans les bureaux non automatisés, le connaissance aérien est versé au dossier. Dans les bureaux automatisés, le connaissance aérien est introduit dans le sous-système de fret/du transporteur, à l'aide du code « EX », en vue de l'acquiescement.

65. La partie à l'entrée du mouvement de transit sera acquiescée par la déclaration d'exportation du transporteur assurant l'exportation de la façon décrite dans le Mémoire D3-1-8. Un exemplaire papier de la déclaration à l'entrée n'est pas nécessaire à l'acquiescement

du mouvement à l'entrée des marchandises en transit. Toutefois, le transporteur (aérien ou routier) transférant les marchandises au transporteur assurant l'exportation doit voir à ce que le numéro de contrôle du fret et tous les détails du transit du fret soient fournis au transporteur assurant l'exportation.

#### **Transporteurs cautionnés et non cautionnés**

66. Il n'est pas nécessaire de consigner aux fins de l'ASFC les marchandises étrangères dont la destination est un aéroport à l'étranger et qui sont déchargées à des aéroports au Canada grâce aux services de transporteurs aériens cautionnés ou non cautionnés, pourvu qu'elles demeurent à bord de l'aéronef et qu'il n'y ait pas de repos en escale nécessaire.

67. Si les marchandises ne sont pas exportées immédiatement, elles doivent être consignées et déclarées à l'ASFC sur un connaissance aérien IATA ou sur un formulaire A 8A(B), *Document de contrôle du fret des douanes*. Un exemplaire du connaissance aérien IATA et les instructions connexes sur la façon de le remplir figurent à l'annexe B du présent mémoire. Les instructions sur la façon de remplir le formulaire A 8A(B) se trouvent dans le Mémoire D3-1-1.

### **Déroutements et transferts – Exigences de la dispense de l'IPEC**

#### **Importation/Marchandises à l'entrée**

68. Il n'est pas nécessaire de consigner de nouveau les marchandises qui sont réacheminées depuis l'aéroport de destination mentionné sur le document de contrôle du fret vers un autre aéroport grâce aux services du transporteur ayant fait la déclaration originale, et ce, au moyen du même connaissance. Toutefois, il appartient au transporteur sous le contrôle duquel l'expédition était au moment du déroutement de remplir un *Avis de déroutement des douanes*, formulaire A30, en deux exemplaires et de les annexer à l'exemplaire de la salle des comptoirs du document de contrôle du fret.

69. Le transfert d'expéditions entre des compagnies aériennes exploitées sous le contrôle de l'ASFC en postvérification est fait à l'aide des documents de transfert du transporteur lorsqu'il n'y a pas de changement dans la destination aux fins de l'ASFC. Un exemplaire du document de transfert n'est pas requis. S'il y a un changement dans la destination aux fins de l'ASFC, le transporteur faisant le transfert doit remplir deux exemplaires de l'avis de déroutement et les annexer à l'exemplaire de la salle des comptoirs du document de contrôle du fret.

70. L'avis de déroutement et le document de contrôle du fret sont remis à l'importateur ou au transporteur de correspondance s'il y a transfert et ils sont présentés avec les documents de mainlevée pertinents au bureau de

mainlevée de l'ASFC. L'avis de déroutement demeure avec le document de déclaration en détail jusqu'à ce qu'il soit numéroté.

71. Si le transporteur le désire, l'avis de déroutement peut être rempli en trois exemplaires et le troisième exemplaire peut être étampé et remis au transporteur.

72. Une expédition ne peut faire l'objet de plus d'un déroutement.

73. L'avis de déroutement est fourni par le transporteur en dimensions de 21,5 cm par 14 cm (8 ½ po par 5 ½ po) et il est imprimé sur du papier bleu.

74. Pour de plus amples renseignements sur les déroutements, voir le Mémoire D3-1-1. Le formulaire A30, *Avis de déroutement douanier*, figure dans le Mémoire D3-1-1.

### **Lignes directrices relatives à la déclaration du fret lors d'un atterrissage d'urgence pour les dispenses de l'IPEC**

#### **Importation/Marchandises à l'entrée**

75. Si un aéronef transportant du fret pour importation est forcé d'atterrir à un aéroport avant son lieu de destination prévu en raison des conditions atmosphériques, des ennuis mécaniques menaçant la sécurité des passagers et de l'aéronef ou d'une situation médicale nécessitant une attention immédiate, le transporteur est avisé qu'il doit fournir verbalement les détails de l'atterrissage d'urgence à l'ASFC à l'aéroport où a lieu l'atterrissage d'urgence (ou à l'aéroport le plus près où peuvent être dédouanées des marchandises commerciales) et à l'aéroport de la destination original. Le répertoire des bureaux de l'ASFC, disponible sur le site Internet de l'ASFC, renferme une liste des bureaux de l'ASFC et des types de services qu'ils offrent.

76. Si le fret demeure à bord de l'aéronef au lieu d'atterrissage d'urgence ou s'il est transféré à un aéronef de remplacement pour être transporté jusqu'à l'aéroport de destination original pour y être dédouané auprès de l'ASFC, il n'y a pas généralement d'autres documents requis, tel un avis de déroutement, au moment du dédouanement, pour consigner l'atterrissage d'urgence. Les clients devraient demander à l'ASFC à l'aéroport de destination si un avis de déroutement est nécessaire.

77. Si le fret est présenté en vue de son dédouanement au lieu d'atterrissage d'urgence (si l'ASFC y permet le dédouanement des marchandises commerciales), des documents de déroutement doivent accompagner les documents de dédouanement/de mainlevée. Les exigences et les procédures afférentes aux documents de déroutement figurent aux paragraphes 68 à 74 du présent mémorandum.

#### **Marchandises en transit**

78. Les procédures ci-dessous s'appliquent au fret en transit déchargé au Canada en raison des conditions

atmosphériques, d'ennuis mécaniques affectant la sécurité des passagers et de l'aéronef ou une situation médicale nécessitant une attention immédiate.

a) Le transporteur est avisé de fournir une explication verbale à l'ASFC quant aux détails de l'atterrissage d'urgence à l'aéroport où a lieu l'atterrissage (ou à l'aéroport apte à dédouaner les expéditions commerciales le plus près) Si le fret demeure à bord de l'aéronef, sa déclaration pourrait être requise par le transporteur sur un formulaire AG1, *Déclaration générale (sortie/entrée)* en y inscrivant la mention « Fret en transit à bord, mais non déchargé ou chargé dans ce bureau de l'ASFC ». Le formulaire AG1, *Déclaration générale (sortie/entrée)*, figure à l'annexe A du Mémoire D3-2-1.

b) Le fret peut être transféré d'un aéronef à un autre seulement sous la supervision de l'ASFC; les marques d'identification de l'aéronef de remplacement et une brève description des circonstances doivent être fournies à l'ASFC.

c) Si la compagnie aérienne le juge à-propos, elle peut acheminer le fret jusqu'aux États-Unis en ayant recours aux services d'un transporteur routier cautionné, au moyen d'un connaissance aérien IATA ou de tout autre document de contrôle du fret agréé par l'ASFC et renfermant tous les détails voulus sur chaque expédition. Dans le cas des sacs postaux, le document de contrôle du fret doit mentionner le nombre de sacs et décrire les marchandises comme étant des « sacs postaux ». Le document doit être rempli en trois exemplaires et être numéroté au moyen de la série locale. Un exemplaire sera remis au transporteur qui le présentera à l'ASFC au point de sortie. Les autres exemplaires serviront comme exemplaire de la poste et exemplaire de la gare.

d) Le transfert du fret de l'aéronef au camion doit se faire sous la supervision d'un agent des services frontaliers qui scellera le véhicule au moyen d'un ou de plusieurs sceaux de l'ASFC et indiquera le ou les numéros de sceau(x) sur le document de contrôle du fret. Si le ou les sceau(x) sont intacts au point de sortie, le véhicule pourra poursuivre sa route sans qu'il n'y ait d'autres examens.

e) Lorsque les marchandises doivent être retirées de l'aéronef et conservées jusqu'à ce que soit disponible un autre aéronef ou un véhicule de transporteur cautionné, elles doivent être mises dans un entrepôt d'attente. Les marchandises doivent être déclarées à l'ASFC sur un connaissance aérien IATA ou tout autre document de contrôle du fret agréé par l'ASFC. Au moment du transfert, les procédures applicables décrites à l'alinéa b) ou d) du présent mémorandum doivent être suivies.

79. Les transporteurs qui ne sont pas cautionnés ne peuvent transporter du fret en douane au-delà du bureau d'arrivée de l'ASFC. Toutefois, lorsqu'un aéronef étranger non cautionné transportant des marchandises jusqu'au Canada fait un atterrissage d'urgence avant d'atteindre sa destination finale, il peut poursuivre sa route jusqu'à sa destination finale sans présenter un cautionnement valable pour un seul voyage. Dans un tel cas, le fret doit être déclaré à l'ASFC au bureau initial de l'ASFC. Lorsqu'il y a escale à Gander ou à Goose Bay, les transporteurs peuvent poursuivre leur route jusqu'à destination après avoir présenté un formulaire AG1, *Déclaration générale (sortie/entrée)*, à l'ASFC ou après avoir déclaré les marchandises au bureau initial de l'ASFC.

80. À des fins de contrôle, le bureau initial de déclaration de l'ASFC doit aviser le bureau de destination finale de l'arrivée prévue du transporteur.

81. Le document de contrôle du fret est numéroté et estampé par l'ASFC. Lorsque le bureau initial de l'ASFC n'est pas automatisé, l'exemplaire de la poste du document de contrôle du fret est envoyé par le courrier au bureau de destination de l'ASFC. Sinon, il est introduit dans le système automatisé. L'exemplaire de la gare est versé au dossier et les exemplaires de la salle des comptoirs, de l'autorisation de livraison de l'ASFC et de l'exploitant d'entrepôt sont remis au transporteur et serviront à la déclaration au lieu de destination finale.

82. Au lieu de destination, les exemplaires de la salle des comptoirs et d'autorisation de livraison de l'ASFC sont remis à l'importateur qui doit les présenter avec le ou les documents de mainlevée au bureau de mainlevée de l'ASFC et l'exemplaire de l'exploitant d'entrepôt est remis à l'entreposeur et sert d'exemplaire de contrôle de l'inventaire.

### **Procédures de déclaration des expéditions fractionnées exemptées de l'IPEC**

83. Il y a expédition fractionnée (lots partiels) lorsque des parties d'une expédition visée par un connaissance aérien entrent au pays à des moments différents.

84. Dans cette procédure, le transporteur aérien doit déclarer toutes les parties de l'expédition fractionnée à mesure qu'elles arrivent.

85. Toutes les parties d'une expédition fractionnée sont contrôlées au moyen du numéro de connaissance aérien original. La procédure exige l'apposition du timbre « Expédition fractionnée » sur la déclaration originale par connaissance aérien et sur tous les exemplaires du connaissance aérien original ayant servi à déclarer les parties ultérieures de l'expédition fractionnée. Le nombre de pièces qui sont arrivées doit être indiqué dans la zone voulue du timbre « Expédition fractionnée », par exemple une pièce – 20 pièces.

86. Par souci d'uniformité, le timbre « Expédition fractionnée » qu'emploient les compagnies aériennes doit être semblable à celui figurant ci-dessous :

#### **EXPÉDITION FRACTIONNÉE REÇUE PAR**

.....  
Nom du transporteur

.....  
Nom de l'aéroport

#### **COMME IL SUIT**

1<sup>re</sup> partie – \_\_\_\_\_ pièces

2<sup>e</sup> partie – \_\_\_\_\_ pièces

3<sup>e</sup> partie – \_\_\_\_\_ pièces

4<sup>e</sup> partie – \_\_\_\_\_ pièces

Dernière partie – \_\_\_\_\_ pièces

87. Les expéditions fractionnées destinées à un dégroupieur sont traitées comme suit :

a) lorsque la partie initiale de l'expédition arrive, le transporteur aérien faisant la déclaration remplit le connaissance aérien. La quantité globale de l'expédition est indiquée dans la case « Nombre de colis ». Tous les exemplaires du connaissance aérien doivent être estampés « Expédition fractionnée » rempli qui doit indiquer « 1<sup>ère</sup> partie – X pièces »,

b) le transporteur aérien faisant la déclaration doit remettre un exemplaire du connaissance aérien original (poste) à l'ASFC et deux exemplaires de celui-ci (salle des comptoirs et autorisation de livraison de l'ASFC) au dégroupieur,

c) le dégroupieur doit remplir les déclarations de fret secondaires (papier creux/avis) visant la quantité globale de l'expédition et annulant la quantité complète déclarée sur le connaissance aérien original. Le dégroupieur doit remettre les exemplaires de la poste et de la gare de toutes les déclarations de fret secondaires avec deux exemplaires (salle des comptoirs et autorisation de livraison de l'ASFC) du connaissance aérien original à l'ASFC. Les exemplaires de la salle des comptoirs et d'autorisation de livraison de l'ASFC de la ou des déclarations de fret secondaires pour les marchandises qui sont arrivées seront remis à l'importateur ou à son mandataire qui devra les présenter avec le ou les documents de mainlevée de l'ASFC.

d) les exemplaires de la salle des comptoirs et de l'autorisation de livraison de l'ASFC de la déclaration de fret secondaire visant les marchandises qui ne sont pas encore arrivées doivent être conservés dans le dossier ouvert du dégroupieur en attendant leur arrivée.

e) lorsque le reste des parties de l'expédition arrive, le transporteur aérien faisant la déclaration doit remettre un exemplaire du connaissance aérien original à

l'ASFC et au dégroupé. Le timbre « Expédition fractionnée » identifiant la partie de l'expédition qui est arrivée et indiquent le nombre de pièces reçues doit être rempli sur le connaissance aérien. Les exemplaires de la salle des comptoirs et d'autorisation de livraison de l'ASFC des déclarations de fret secondaires déjà remplies et conservées dans le dossier ouvert du dégroupé sont maintenant donnés à l'importateur ou à son mandataire qui les présentera à l'ASFC avec le ou les documents de mainlevée pour cette partie de l'expédition.

88. Bien que des déclarations de fret secondaires soient nécessaires pour toute la quantité de l'expédition, le dégroupé n'est responsable que de la quantité mentionnée dans le timbre « Expédition fractionnée ». Si les marchandises non visées par le timbre « Expédition fractionnée » ne peuvent être produites ou déclarées en détail, le transporteur aérien est responsable de ce manquant.

89. Les expéditions fractionnées destinées à un importateur sont traitées comme suit :

a) lorsque la partie initiale de l'expédition arrive, le transporteur aérien faisant la déclaration remplit le connaissance aérien. La quantité globale de l'expédition est indiquée dans la case « Nombre de colis ». Tous les exemplaires du connaissance aérien doivent être étampés « Expédition fractionnée » rempli qui doit indiquer « 1<sup>re</sup> partie – X pièces » pour identifier la partie de l'expédition déclarée et le nombre de pièces reçues,

b) le transporteur aérien faisant la déclaration doit remettre un exemplaire du connaissance aérien (poste) à l'ASFC et deux exemplaires de celui-ci (salle des comptoirs et autorisation de livraison de l'ASFC) à l'importateur qui devra les présenter à l'ASFC avec le ou les documents de mainlevée,

c) l'importateur peut obtenir la mainlevée des parties de l'expédition à mesure qu'elles arrivent ou il peut attendre jusqu'à ce que toutes les parties de l'expédition soient arrivées avant d'en obtenir la mainlevée de l'ASFC,

d) pour obtenir la mainlevée de toute l'expédition d'un seul coup, l'importateur doit présenter tous les exemplaires du connaissance aérien original (salle des comptoirs et autorisation de livraison de l'ASFC) avec le ou les documents de mainlevée visant toute l'expédition,

e) pour obtenir la mainlevée d'une partie de l'expédition lorsqu'elle arrive, l'importateur doit présenter deux exemplaires (salle des comptoirs et autorisation de livraison de l'ASFC) du connaissance aérien original avec le ou les documents de mainlevée à l'ASFC. Tous les exemplaires doivent être étampés

avec la mention « Expédition fractionnée » remplie qui doit identifier la partie de l'expédition déclarée et le nombre de pièces reçues. Bien que la mainlevée de seulement une partie de l'expédition soit accordée, les droits et les taxes sur toute l'expédition doivent être acquittés par l'importateur,

f) lorsque le reste des parties de l'expédition arrivent, le transporteur aérien faisant la déclaration doit remettre un exemplaire du connaissance aérien original (poste) à l'ASFC et deux exemplaires de celui-ci (salle des comptoirs et autorisation de livraison de l'ASFC) à l'importateur qui les présentera avec le ou les documents de mainlevée à l'ASFC. Tous les exemplaires doivent être étampés avec la mention « Expédition fractionnée » rempli qui doit identifier la partie de l'expédition déclarée et le nombre de pièces reçues. La mainlevée des autres parties de l'expédition doit être accordée conformément aux procédures de mainlevée des marchandises expédiées en moins, énoncées dans le Mémoire D17-1-5, *Importation de marchandises commerciales*.

#### **LIGNES DIRECTRICES PARTICULIÈRES AYANT TRAIT AUX DISPENSES DE PRÉSENTATION PRÉALABLE DE L'IPEC**

##### **Expéditions PAD**

90. Les transporteurs PAD trouveront dans le Mémoire D3-1-7, *Programme d'autocotisation des douanes (PAD) pour les transporteurs*, des précisions sur les lignes directrices et les procédures relatives à ce programme.

##### **Courrier**

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

92. Le courrier international est transféré en douane à l'aide du connaissance aérien du transporteur aérien ou, s'il est véhiculé par un transporteur secondaire (au moyen du document de contrôle du fret secondaire du transporteur secondaire) ou par la Société canadienne des postes. Le courrier est transféré à un des bureaux d'échange du courrier international de l'ASFC où il est traité conformément aux lignes directrices et aux procédures énoncées dans le Mémoire D5-1-1, *Système des douanes pour le traitement du courrier international*.

93. Le courrier diplomatique doit aussi être déclaré à l'ASFC sur un connaissance aérien dûment rempli ou sur tout autre DCF acceptable qui doit indiquer clairement, dans

la zone de désignation du fret, qu'il s'agit de courrier diplomatique. Seulement les personnes autorisées à ramasser le courrier diplomatique pourront retirer du courrier diplomatique du contrôle de l'ASFC. L'ASFC, à chaque aéroport traitant à son arrivée le courrier diplomatique, doit dresser une liste des parties ou des personnes autorisées à ramasser le courrier diplomatique. Les consulats ou les ambassades doivent s'assurer que tout changement dans la liste est communiqué en temps opportun à l'aéroport d'entrée ou à une personne-ressource compétente dans le secteur de programme régional.

### **Marchandises militaires dans des aéronefs appartenant aux forces armées ou nolisées par celles-ci**

94. Les marchandises militaires arrivant par aéronef appartenant aux forces armées ou nolisées par celles-ci sont déclarées sur un connaissance aérien ou tout autre DCF acceptable à l'aéroport d'arrivée au Canada.

95. Les marchandises militaires arrivant à bord d'un aéronef n'appartenant pas aux forces armées ou non loué par celles-ci doivent être transmises électroniquement conformément aux lignes directrices sur la déclaration par IPEC décrites dans le présent mémorandum.

### **Marchandises commerciales transportées par un passager dans ses propres bagages**

96. Les marchandises commerciales transportées par un passager dans ses propres bagages à bord d'un aéronef commercial de passagers doivent être déclarées par le passager sur le formulaire E311, *Carte de déclaration ASFC*.

97. Un document de contrôle du fret ou une transmission EDI concernant le fret n'est pas requis si une expédition est transportée par l'importateur dans ses propres bagages à bord d'un vol commercial de passager, si l'expédition est déclarée en détail au bureau de déclaration initial de l'ASFC à l'aide d'un formulaire B3, *Douanes Canada, Formule de codage*, type C, et si les droits et les taxes applicables sont payés.

98. Si le B3 est présenté par un courtier/mandataire au nom de l'importateur au moment de l'arrivée au bureau de déclaration initial de l'ASFC, un document de contrôle du fret pourrait être nécessaire. Si un document de contrôle du fret est nécessaire, le code de transporteur/d'identification du courtier/mandataire est le code de transporteur qui doit être cité sur le document de contrôle du fret si l'importateur n'a pas son propre code d'identification de transporteur.

### **Expéditions aériennes transfrontalières transportées par la route (Expéditions aériennes par camion)**

99. Les transporteurs cautionnés ou assujettis à la postvérification qui fournissent un service aérien international pour le transport du fret peuvent utiliser les

services d'un transporteur routier (transporteur secondaire) pour transporter du fret aérien jusqu'au Canada. Le transporteur routier n'a pas besoin d'une lettre d'autorisation du transporteur aérien cautionné ou assujetti à la postvérification afin de déplacer les marchandises au moyen des documents du transporteur aérien cautionné ou assujetti à la postvérification.

100. Les procédures ci-dessous s'appliquent lorsque du fret aérien est transporté par mode routier au Canada :

a) Le transporteur routier qui a passé un contrat avec le transporteur aérien déclare les marchandises à l'ASFC à la frontière terrestre au nom du transporteur aérien en présentant le connaissance aérien dûment rempli du transporteur cautionné ou assujetti à la postvérification, qui sert de déclaration des marchandises à l'ASFC par le transporteur aérien. Si des expéditions groupées sont présentées – destinées à un dégroupé ou à un transitaire, une feuille complémentaire doit être annexée et renfermer les détails nécessaires sur chaque expédition dans l'expédition groupée (les mêmes renseignements qui doivent figurer sur un document de contrôle du fret), notamment l'expéditeur réel, le destinataire ultime, le poids, le nombre de pièces et une description complète des marchandises.

b) Le numéro de contrôle du fret sur le connaissance aérien doit comprendre le code de transporteur du transporteur aérien, non celui du transporteur routier, et le connaissance aérien doit mentionner l'aéroport au Canada comme aéroport de destination ultime.

c) Les marchandises doivent être livrées à un entrepôt d'attente aérien de type AA ou AH, titulaire d'un agrément pour recevoir du fret aérien.

d) Le transporteur routier ou aérien ne doit pas déclarer de nouveau les marchandises à l'ASFC à l'aéroport de destination car cela créerait des déclarations de fret en double dans le système d'inventaire de l'ASFC.

e) L'agent des services frontaliers à la frontière terrestre conserve les exemplaires de la poste et de la gare du connaissance aérien comme preuve de déclaration.

f) Le transporteur routier fournit les exemplaires de la salle des comptoirs et d'autorisation de livraison de l'ASFC du connaissance aérien à l'importateur ou au mandataire de l'importateur qui les présentera à l'ASFC avec le ou les documents de mainlevée à l'aéroport de mainlevée. Un exemplaire (exploitant d'entrepôt) est remis à l'exploitant d'entrepôt comme exemplaire de contrôle du stock.

101. Le transporteur aérien assume l'entière responsabilité des marchandises. Toute note circulante ou sanction pour

une infraction au niveau du fret vise le transporteur aérien principal.

102. Les expéditions aériennes en transit qui se dirigent vers un tiers pays peuvent être véhiculées par transporteur routier jusqu'à un aéroport au Canada aux fins d'exportation, à condition que :

- a) les marchandises soient déclarées à la frontière par le transporteur routier,
- b) la déclaration revête la forme d'un seul exemplaire de chaque connaissance aérien,
- c) pour les politiques et les procédures relatives à la partie « exportation » du mouvement en transit par mode routier des expéditions aériennes, consultez le *Mémorandum D3-1-8, Transport du fret – Exportations*.

103. Aucun acquittement officiel n'est nécessaire pour ces déclarations de fret en transit à des fins d'exportation car il y a des vérifications faites au moyen des dossiers du transporteur.

104. Les transporteurs aériens qui ne respectent pas les exigences ci-dessus verront leurs privilèges de substitution par mode routier annulés et leurs expéditions seront traitées comme des mouvements routiers ordinaires.

105. Le *Mémorandum D3-4-2, Transport du fret par grand-route – Importations* renferme les exigences ayant trait au scellement des véhicules; ces exigences pour le fret aérien véhiculé par un transporteur routier sont fondées sur le statut du transporteur aérien. Lorsque du fret routier et du fret aérien sont transportés dans un même véhicule, tout le fret routier doit être déclaré et traité de la façon indiquée dans le *Mémorandum D3-4-2*.

### **Service de petits colis et fret relevant du programme des EFV par messageries**

106. Un certain nombre de compagnies aériennes faisant des vols transfrontaliers jusqu'aux aéroports du Canada ont des procédures spéciales pour l'acheminement rapide des petits colis contenant des marchandises requises d'urgence. Il s'agit d'un service à tarif élevé, normalement utilisé pour le transport des bandes magnétoscopiques, des imprimés d'ordinateur, de la correspondance commerciale, des états financiers, des supports de nouvelles, des films, etc. Pour de plus amples renseignements sur les modalités du dédouanement de ce type d'expédition, veuillez consulter le *Mémorandum D8-2-16, Décret de remise visant les importations par messenger*.

107. Bien que la procédure ait été conçue par les transporteurs pour faciliter l'acheminement de petites expéditions simples, divers services de messageries utilisent le système pour transporter plusieurs petites expéditions contenues dans un colis et inscrites sur un seul connaissance aérien. Ces cas sont considérés comme des envois groupés et le service de messageries en question doit

ventiler les marchandises sur un Formulaire A10, *Résumé de contrôle du fret*, sur une feuille de décomposition agréée si l'expédition entre dans le champ d'application du *Mémorandum D8-2-16*, ou sur une liste de fret/mainlevée pour les participants au Programme des expéditions de faible valeur par messageries. Le *Mémorandum D17-1-2, Déclaration et déclaration en détail des marchandises commerciales de faible valeur (moins de 1 600 \$CAN)* et le document intitulé *Processus de dédouanement par feuille de décomposition*, ainsi que le *Mémorandum D8-2-16* renferment de plus amples renseignements à ce sujet. Le *Mémorandum D3-1-1* contient des précisions supplémentaires sur le formulaire A10.

108. Les colis expédiés par messageries et transportés en douane aux termes de dispositions d'affrètement exclusives peuvent être livrés directement à l'entrepôt d'attente du service de messageries ou à son mandataire par contrat à l'aéroport de destination.

### **Aéronef vide – lorsque l'aéronef constitue le fret**

#### **Modalités de la déclaration**

109. Les aéronefs vides sont dispensés de la présentation électronique par IPEC. Veuillez consulter le *Mémorandum D3-2-1* pour les modalités de la déclaration et de la présentation des moyens de transport.

#### **Documents que nécessite la déclaration des aéronefs commerciaux importés**

110. Tous les aéronefs vides qui sont importés, temporairement ou en permanence, doivent être déclarés sur un document de contrôle du fret que l'ASFC a agréé, par la partie transportant l'aéronef, à l'aéroport d'arrivée.

#### **Aéronefs commerciaux**

111. Les transporteurs aériens commerciaux déclarent généralement les aéronefs commerciaux importés sur un connaissance aérien IATA, un document de contrôle du fret de l'ASFC, un formulaire A8A(B) ou un document de rechange approuvé. Si l'importation est de nature temporaire, par exemple un aéronef importé à des fins de démonstration, de réparation ou de modification, le transporteur aérien commercial doit alors l'indiquer clairement dans la section de description du fret. La longueur prévue de l'importation temporaire devrait aussi être mentionnée dans cette section, par exemple : « aéronef importé temporairement aux fins de démonstration jusqu'à (indiquer la date) ».

#### **Aéronefs d'entreprise**

112. Les aéronefs d'entreprise importés, en permanence ou temporairement, sont généralement déclarés sur un document de contrôle du fret A8A(B) (ou un autre document que l'ASFC a agréé) par la partie qui transporte l'aéronef. L'importation permanente et la plupart des importations temporaires de tels aéronefs exigent des documents supplémentaires de déclaration en détail ou de

mainlevée. Pour plus de renseignements sur les documents de déclaration en détail ou de mainlevée des importations permanentes, voir le Mémoire D17-1-5, *Importation de marchandises commerciales*. Pour des renseignements supplémentaires sur les documents de déclaration en détail ou de mainlevée des importations temporaires, voir les paragraphes 118 à 122 du présent mémoire et le Mémoire D8-1-1, *Règlements sur l'importation temporaire de marchandises – numéro tarifaire 9993.00.00*.

113. Le code « ITN- » pour transporteurs occasionnels peut être utilisé comme code du transporteur sur le document de contrôle du fret A8A(B) dans de telles situations si le transporteur transporte des aéronefs pour importation permanente et/ou temporaire moins de cinq fois par année. Si elle le fait plus de cinq fois par année, elle doit demander et obtenir un code de transporteur de l'ASFC à des fins d'identification. Pour de plus amples renseignements sur l'identification des transporteurs et la façon de demander un code de transporteur, voir les paragraphes 1 à 9 du présent mémoire et le Mémoire D3-1-1.

114. Si un courtier/mandataire agréé par l'ASFC s'occupe de la mainlevée et de la déclaration en détail des marchandises (aéronef d'entreprise) au nom de l'importateur, le code de transporteur de l'ASFC du courtier peut servir sur le document de contrôle du fret.

115. Le connaissance aérien, le formulaire A8A(B) ou toute autre déclaration de fret agréé doit être présenté à l'ASFC avec tous les documents de mainlevée applicables, de la façon décrite dans la section « Lignes directrices et procédures générales relatives à la déclaration pour le fret exempté de l'IPEC » du présent mémoire, paragraphes 55 à 89.

#### **Documents requis lorsque le transporteur est aussi l'importateur**

116. Lorsque la partie transportant l'aéronef d'entreprise ou l'aéronef commercial est l'importateur de l'aéronef, un document de contrôle du fret n'est pas nécessaire si l'importateur obtient la mainlevée et fait la déclaration en détail des marchandises (aéronef) en présentant un formulaire B 3-3, *Douanes Canada, Formule de codage*, de type C, en tant que document de déclaration en détail au comptant, dans le bureau de déclaration initial de l'ASFC. Cela s'applique aux aéronefs commerciaux et aux aéronefs d'entreprise importés temporairement ou en permanence.

117. Le Mémoire D3-2-1 énonce les exigences relatives à la déclaration du moyen de transport et à l'avis préalable d'arrivée pour les aéronefs vides.

#### **Documents de mainlevée/déclaration en détail que nécessite l'importation temporaire d'aéronefs étrangers**

Aéronefs devant être réparés

118. Un aéronef peut être importé temporairement au Canada à des fins de réparations. « Réparations » s'entend

d'un travail d'entretien correctif qui peut comprendre le remplacement ou la réfection de pièces afin de redonner à l'article son état de fonctionnement original.

119. Toutes les marchandises qui entrent au Canada, même celles qui sont importées temporairement, sont assujetties aux droits et taxes (incluant la taxe sur les produits et services/taxe de vente harmonisée (TPS/TVH)) sur leur valeur totale, à moins qu'il y ait une disposition spécifique en place qui va affranchir complètement ou en partie l'importateur de cette obligation. Dans le cas des aéronefs importés temporairement à des fins de réparations, les droits de douanes sont exemptés en vertu du numéro tarifaire 9993.00.00 et les marchandises sont admissibles à une exonération intégrale de la TPS/TVH en vertu des dispositions de l'alinéa 3d) du *Règlement sur les produits importés non taxables (TPS/TVH)*. Pour obtenir plus de renseignements, incluant les exigences documentaires, quant à l'importation temporaire des marchandises en vertu du numéro tarifaire 9993.00.00, veuillez consulter le Mémoire D8-1-1.

Aéronefs devant être modifiés

120. En ce qui concerne les marchandises importées temporairement pour modifications, une « modification s'entend d'une transformation, autre qu'une réparation, qui n'inclut pas une opération ou un processus qui détruit les caractéristiques essentielles d'un produit ou crée un produit nouveau ou commercialement distinct. » Les aéronefs qui ont été temporairement importés à des fins de modification, répondent à la définition de l'article 16 de l'annexe du *Règlement sur l'importation temporaire de marchandises (prélèvement d'accise et droits supplémentaires)*. Toutefois, les marchandises importées temporairement pour des raisons de modifications ne sont pas admissibles en vertu du numéro tarifaire 9993.00.00. Les importateurs qui souhaitent importer de façon temporaire des marchandises à des fins de modification, devraient tenir compte des Programmes de report des droits et de drawback (veuillez consulter le Mémoire D7-4-1, *Programme de report des droits* et le D7-4-2, *Programme de Drawback*).

Aéronef à des fins de démonstration

121. Comme il est expliqué dans le Mémoire D8-1-9, *Décret de remise visant les aéronefs de démonstration importés*, des aéronefs peuvent être importés temporairement à des fins de démonstration sans payer la TPS.

122. Les aéronefs importés à des fins de démonstration doivent être importés au moyen d'un formulaire E29B, *Permis d'admission temporaire*. Tout aéronef vendu au Canada doit être déclaré en détail officiellement immédiatement afin d'annuler le formulaire E29B. Voir le Mémoire D8-1-9 qui renferme des instructions complètes à cet égard.

## RENSEIGNEMENTS ET LIGNES DIRECTRICES SUPPLÉMENTAIRES

123. Les lignes directrices et procédures ci-dessous s'appliquent au fret déclaré par IPEC et aux dispenses de l'IPEC.

### Nouveaux documents de contrôle de fret

124. Lorsqu'une feuille de route aérienne internationale ou une présentation électronique par IPEC se termine en-deçà de la destination finale et que les marchandises sont transférées pour être expédiées en douane, elles doivent faire l'objet d'un nouveau document de contrôle du fret de la façon décrite dans le Mémoire D3-1-1. Le transporteur aérien qui transfère les marchandises fournit à l'expéditeur secondaire deux exemplaires (salle des comptoirs et autorisation de livraison de l'ASFC) du document de contrôle du fret qui indique clairement que les marchandises sont « en douane ». Si le transporteur aérien initial véhiculera les marchandises au-delà du point de destination mentionné sur le connaissement aérien ou la déclaration électronique par IPEC, un document du contrôle du fret doit être rempli pour ce mouvement secondaire et le document de contrôle du fret doit indiquer clairement que les marchandises sont « en douane ».

125. Tous les exemplaires du document de contrôle du fret (connaissement aérien dans le format IATA) servant à véhiculer des marchandises en douane qui sont entrées dans le réseau du transporteur au Canada par mode routier, maritime ou ferroviaire ou par les services d'un transitaire pour être expédiées jusqu'à une autre destination doivent porter la mention « En douane » dactylographiés ou clairement étampés en lettres d'une hauteur minimale de 1,2 cm (1/2 pouce). Les documents doivent être traités conformément aux procédures afférentes aux nouveaux manifestes énoncés dans le Mémoire D3-1-1. Lorsque des marchandises en douane sont reçues d'un transitaire pour être expédiées jusqu'à destination, elles peuvent être acheminées au moyen du document de contrôle du fret du transitaire et il en demeure responsable. En pareil cas, la feuille de route aérienne ne doit pas être présentée à l'ASFC car cela créerait des documents de contrôle de fret en double dans son système d'inventaire. La feuille de route aérienne doit porter les mots « Fret visé par le document de contrôle du fret du transitaire. Ne pas consigner sur un document de contrôle de fret ou déclarer à l'ASFC ». Le document du transitaire sert d'avis d'arrivée à l'importateur ou un destinataire. Pour de plus amples renseignements sur les procédures relatives aux transitaires, se reporter au Mémoire D3-3-1, *Transport du fret expédié et groupé – Importations*.

## Expéditions aériennes par mode routier entre des aéroports au Canada

126. Les transporteurs assujettis à la postvérification peuvent avoir recours aux services de transporteurs routiers pour expédier du fret aérien entre l'aéroport initial de déchargement au Canada et un autre aéroport au Canada aux fins de mainlevée ou dédouanement auprès de l'ASFC et de sa mainlevée par celle-ci dans les circonstances suivantes :

- a) le transporteur aérien doit avoir présenté une garantie minimale de 25 000 \$ à l'ASFC;
- b) le fret doit être transporté au moyen du connaissement aérien international jusqu'à l'aéroport de destination indiqué dans la zone « Aéroport de destination »;
- c) le transporteur aérien doit être responsable des marchandises.

127. Cette procédure s'applique aux mouvements entre deux points au Canada.

### Modalités de la livraison et transferts à un entrepôt d'attente

128. Le fret arrivant par voie aérienne doit être déclaré dans un entrepôt d'attente aérien de type AA ou AH.

129. Le fret peut être transféré à l'entrepôt d'attente d'une autre compagnie aérienne lorsqu'il doit être expédié par voie aérienne à un autre bureau de l'ASFC ou en vue de son exportation.

130. Le fret peut être transféré à un entrepôt d'attente aérien du type CW au moyen du document de contrôle du fret aérien original ou des papiers creux du transitaire, à la condition que l'entrepôt soit titulaire d'un agrément l'autorisant à recevoir le fret. Dans les deux cas, le document de contrôle du fret doit mentionner le lieu où se trouve le fret.

131. Le fret arrivant par mode routier, ferroviaire ou maritime peut être livré directement à l'aéroport à condition que :

- a) le fret est acheminé par voie aérienne à partir de l'aéroport au moyen d'un document de contrôle du fret aérien ou;
- b) le fret doit être exporté par la voie aérienne de l'aéroport au moyen d'un document de contrôle du fret aérien lorsque le fret doit être livré à un entrepôt d'attente aérien de type AA, AH ou CW dont l'agrément l'autorise à recevoir le fret.

**RENSEIGNEMENTS SUR LES SANCTIONS**

132. Pour plus de renseignements sur les sanctions administratives, veuillez consulter le Mémorandum D22-1-1, *Régime de sanctions administratives pécuniaires (RSAP)*. Des renseignements sur les sanctions RSAP sont aussi disponibles sur le site Web de l'ASFC.

133. D'autres sanctions administratives, telles l'annulation des privilèges accordés par les programmes et les sanctions d'autres ministères gouvernementaux, peuvent aussi s'appliquer.

134. Dans certaines situations, le non-respect des exigences de l'ASFC dont fait état la *Loi sur les douanes* peut entraîner la saisie et la confiscation des marchandises et(ou) du moyen de transport et, dans les cas graves, des accusations au criminel peuvent être portées.

**RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES**

135. Veuillez adresser toute correspondance à :

Programmes visant les transporteurs et le fret  
Division de la politique frontalière pour le secteur  
commercial

Direction générale de l'admissibilité  
Agence des services frontaliers du Canada  
150, rue Isabella, 4<sup>e</sup> étage  
Ottawa ON K1A 0L8

Télécopieur : 613-957-9717

136. Pour de plus amples renseignements sur les programmes visant les transporteurs et le fret, visitez le site Internet de l'ASFC

**ANNEXE A****GLOSSAIRE**

Les termes employés fréquemment dans le présent mémorandum sont définis ci-dessous.

Document de contrôle du fret (DCF) – un manifeste ou tout autre document de contrôle qui sert à enregistrer une expédition entrant au Canada ou en sortant, par exemple une feuille de route aérienne, un formulaire A8A(B). (Cargo control document)

Code de transporteur – s'entend du numéro par lequel un transporteur est identifié dans le système de contrôle du fret de l'ASFC. (Carrier Code Number)

Groupement – un certain nombre d'expéditions distinctes groupées par un groupeur ou un transitaire de manière à former une seule expédition et expédiées au moyen d'un seul document de contrôle du fret. (Consolidation)

Dégroupement – le processus par lequel une expédition groupée est divisée en expéditions distinctes ayant divers destinataires (Deconsolidation)

Déroutement – le réacheminement d'une expédition avant son arrivée au bureau de destination de l'ASFC, à l'entrepôt d'attente ou à l'installation de rupture de charge indiqué sur le document de contrôle du fret, vers un point de mainlevée de l'ASFC autre que celui figurant sur le document du contrôle du fret. (Diversion)

En transit – le mouvement de marchandises étrangères sur le territoire canadien depuis un point à l'extérieur du Canada jusqu'à un autre point à l'extérieur du Canada, ainsi que de marchandises canadiennes se déplaçant depuis un point au Canada, via les États-Unis, jusqu'à un autre point au Canada. (In Transit)

Nouveau document de contrôle du fret – un nouveau document de contrôle du fret ayant un nouveau numéro de contrôle du fret et présenté pour modifier un document de contrôle du fret qui a déjà été soumis à l'ASFC. Un nouveau document de contrôle du fret est généralement présenté dans le but de changer le bureau de destination ou le code de transporteur. (Re-manifest)

Expédition fractionnée – parties d'une expédition qui est visée par une feuille de route aérienne et entrant au pays à des moments différents. (Split-shipment)

**ANNEXE B****COMMENT REMPLIR LE CONNAISSEMENT AÉRIEN IATA**

Les zones suivantes doivent être remplies aux fins de l'ASFC :

1. Aéroport de départ – Indiquer le code IATA de trois lettres de l'aéroport de départ (ou de la ville si l'aéroport n'est pas connu).
2. Numéro de contrôle du fret – Ce numéro comprend le code du transporteur et le numéro de contrôle du fret provenant de la série des connaissements aériens du transporteur. Un code de transporteur attribué par l'ASFC se compose de quatre caractères (une lettre, deux chiffres et un trait d'union) ou est le même que le code préfixe IATA du transporteur si l'ASFC a pu le faire concorder avec le code de déclaration en détail IATA lorsque le code de transporteur a été attribué par l'ASFC. Ce numéro de contrôle du fret ne peut être utilisé de nouveau avant un an.
3. Nom et adresse de l'expéditeur – Indiquer le nom et l'adresse au complet de la personne ou de la société expédiant les marchandises.
4. Nom et adresse du destinataire – Indiquer le nom et l'adresse au complet de la personne ou de la société important des marchandises.
5. Renseignements sur le traitement de l'expédition – Pour les expéditions aériennes transfrontalières entrant au Canada grâce aux services d'un transporteur routier, indiquer dans la zone « Renseignements pour le traitement de l'expédition » le point de sortie aux États-Unis, c'est-à-dire le point aux États-Unis ou l'endroit le plus proche de ce point où le transporteur de surface réel des marchandises franchit la frontière et entre au Canada.
6. Nombre de pièces – Indiquer la quantité de marchandises importées. Si un certain nombre de marchandises est déclaré, le nombre de colis doit être totalisé. En cas de chargement en vrac, par exemple de la viande ou des boulons non emballés, une unité de chargement (UC) peut être acceptée comme nombre de pièces.
7. Poids brut – Indiquer le poids de l'expédition en livres ou en kilos. Le poids doit être totalisé.
8. Nature et quantité des marchandises (y compris les dimensions ou le volume) – Donner une description exacte et concise des marchandises en termes commerciaux courants et mentionner toutes marques imprimées sur les colis ou les marchandises. Lorsque les marchandises sont destinées à un transitaire, la mention « fret de tout genre » ou « marchandise générale » peut être inscrite dans cette zone.

**Note** : Tous les exemplaires doivent être clairement revêtus du timbre « en douane », en lettres d'au moins 1,2 cm (½ pouce) de hauteur, par le transporteur faisant le transfert ou le transitaire.

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

**ANNEXE C****COMMENT REMPLIR LE CONNAISSEMENT EXPRESS AÉRIEN IATA**

1. Numéro de contrôle du fret – Ce numéro se compose du code de transporteur attribué par l'ASFC et du numéro de contrôle du fret provenant de la série des connaissements aériens du transporteur. Ce numéro de contrôle du fret ne peut être utilisé de nouveau pendant une période d'un an.
2. Numéro de compte de l'expéditeur – Cette zone réservée à l'expéditeur est facultative.
3. De l'expéditeur (nom) – Indiquer le nom et l'adresse au complet de la personne ou de la société qui expédie des marchandises.
4. Numéro de compte du destinataire – Cette zone réservée au transporteur est facultative.
5. Au destinataire/nom/société/adresse – Indiquer le nom et l'adresse au complet de la personne ou de la société qui importe les marchandises.
6. Lieu du type de service – Dans cette zone, le transporteur peut indiquer le genre de service et la marque de commerce ou la description commerciale des services express offerts et parmi lesquels l'expéditeur peut choisir.
7. Renseignements sur le traitement de l'expédition – Pour les expéditions aériennes frontalières entrant au Canada grâce aux services d'un transporteur routier, indiquer dans la zone « Traitement spécial » le point de sortie aux États-Unis, c'est-à-dire le point aux États-Unis ou l'endroit le plus proche où le transporteur de surface réel des marchandises franchit la frontière et entre au Canada.
8. Nombre de pièces – Indiquer la quantité de marchandises importées. Si un certain nombre de marchandises est déclaré, le nombre de colis doit être totalisé.
9. Poids brut – Indiquer le poids de l'expédition en livres ou en kilos. Le poids doit être totalisé.
10. Description complète du contenu (y compris les dimensions ou le volume) – Donner une description exacte et concise des marchandises en termes commerciaux courants et mentionner toutes marques imprimées sur les colis ou les marchandises.

## ANNEXE D

## CALCUL DU MONTANT DE LA GARANTIE DANS LE MODE AÉRIEN

1. Les catégories d'aéronefs mentionnées dans le présent mémorandum correspondent à celles dont fait état l'article 2 du *Règlement sur les transports aériens*. Bien que ces catégories ne s'appliquent qu'aux aéronefs exploités par des entités canadiennes en vertu d'une licence délivrée par l'Office des transports du Canada (OTC), aux fins du calcul du montant de la garantie à présenter à l'ASFC, elles s'appliquent à la fois aux aéronefs canadiens et non canadiens.

**Aéronef de passagers**

2. Les aéronefs de passagers sont classés dans les catégories « petit, moyen ou gros » au sens du *Règlement sur les transports aériens*, selon le nombre maximum de passagers autorisés pour ce type et modèle d'aéronef.

3. Définition selon le *Règlement sur les transports aériens* :

« petit aéronef » aéronef équipé pour le transport de passagers et ayant une capacité maximale certifiée d'au plus 39 passagers.

« aéronef moyen » aéronef équipé pour le transport de passagers et ayant une capacité maximale certifiée de plus de 39 passagers sans dépasser 89 passagers.

« gros aéronef » aéronef équipé pour le transport de passagers et ayant une capacité maximale certifiée de plus de 89 passagers.

**Aéronefs tout-cargo**

4. Les aéronefs équipés pour les opérations « tout-cargo » sont, aux fins de calcul du montant de la garantie requise, d'après les exigences énoncées dans le présent mémorandum, catégorisés en fonction de la MMHD de l'aéronef. Les aéronefs ayant une MMHD de 75 000 livres ou moins sont considérés comme des « aéronefs petits ou moyens » et nécessitent une garantie minimale de 10 000 \$ par aéronef (maximum de 80 000 \$ par flotte) alors que les aéronefs ayant une MMHD de plus de 75 000 livres sont considérés comme des « gros aéronefs » et nécessitent à une garantie minimale de 20 000 \$ par aéronef (maximum de 80 000 par flotte).

5. Selon le *Règlement sur les transports aériens*, « aéronef tout-cargo » s'entend d'un aéronef équipé exclusivement pour le transport de marchandises.

6. La garantie requise va d'un minimum de 10 000 \$ par aéronef dans le cas des aéronefs petits et moyens et d'un minimum de 20 000 \$ par aéronef dans celui des gros aéronefs, jusqu'à un maximum de 80 000 \$ par flotte.

**Note** : Une « flotte » est formée de tous les aéronefs appartenant à la société, à l'organisation ou à la division indiquée sur le cautionnement, exploités par celle-ci ou enregistrés en son nom et n'est pas déterminée par le nombre d'unités devant être utilisées durant la prestation du service international offert.

7. Pour des renseignements sur les catégories/groupes d'aéronefs, les licences et la notification du vol nolisé de l'OTC, veuillez communiquer avec l'Office des transports du Canada à l'adresse ou au numéro de téléphone figurant ci-dessous. Pour des renseignements sur les licences de l'OTC, veuillez consulter le site Web de l'Office des transports du Canada.

Secrétaire  
Office des transports du Canada  
Ottawa ON K1A 0N9

819-997-6359 (pendant les heures normales d'ouverture)  
613-769-6274 (après les heures normales d'ouverture)

## RÉFÉRENCES

<p><b>BUREAU DE DIFFUSION –</b> Section des programmes visant les transporteurs et le fret</p>	<p><b>DOSSIER DE L'ADMINISTRATION CENTRALE –</b> 7705-2</p>
<p><b>RÉFÉRENCES LÉGALES –</b> <i>Loi sur les douanes</i> <i>Règlement sur les transports aériens</i> <i>Règlement sur les produits importés non taxables (TPS/TVH)</i> <i>Règlement sur la déclaration des marchandises importées</i> <i>Règlement sur l'importation temporaire (prélèvement d'accise et droits supplémentaires)</i></p>	<p><b>AUTRES RÉFÉRENCES –</b> D1-2-1, D3-1-1, D3-1-7, D3-1-8, D3-2-1, D3-3-1, D3-4-2, D5-1-1, D7-4-1, D7-4-2, D8-1-1, D8-1-9, D8-2-5, D8-2-16, D17-1-2, D17-1-5, D22-1-1 <i>Document à l'intention des clients – IPEC-Air</i></p>
<p><b>CECI ANNULE LES MÉMORANDUMS « D » –</b> D3-2-2, 12 mai 2000 et D3-2-3, 21 mars 2000</p>	

**Les services fournis par l'Agence des services frontaliers du Canada sont offerts dans les deux langues officielles.**

