

OBJET

TRANSPORT DU FRET AÉRIEN – IMPORTATIONS

Ce mémorandum décrit et explique les exigences et les procédures douanières ayant trait à la déclaration et au contrôle du fret acheminé par les transporteurs aériens. Pour connaître les exigences et les politiques administratives douanières générales s'appliquant à tous les moyens de transport, consultez le mémorandum D3-1-1, *Règlement sur l'importation, le transport et l'exportation des marchandises*.

**LIGNES DIRECTRICES ET
RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX**

Exigences en matière de garantie

1. Un transporteur aérien peut devenir un transporteur cautionné en fournissant une garantie de la manière énoncée dans le mémorandum D3-1-1. Le montant de la garantie requise est fondé sur la taille et la configuration de l'aéronef, conformément au classement des aéronefs énoncé dans le *Règlement sur les transports aériens* de l'Office des transports du Canada (OTC).
2. Le montant de garantie requis pour les aéronefs tout-cargo canadiens est basé sur la masse maximale homologuée au décollage (MMHD) de l'aéronef. La garantie pour les aéronefs de passagers canadiens, y compris les configurations mixtes passagers et fret, est basée sur le classement de l'aéronef de l'OTC, déterminé par le nombre maximum de passagers certifié pour cet aéronef. Vous trouverez des détails spécifiques sur les catégories d'aéronefs à l'annexe A.
3. Afin de déterminer le montant de la garantie requise pour les aéronefs non canadiens, vous devez utiliser les mêmes critères que ceux utilisés pour les aéronefs canadiens.

Nota : les catégories OTC s'appliquent seulement aux transporteurs canadiens.

Exigences en matière de documents de contrôle du fret

4. Toutes les expéditions aériennes arrivant au Canada doivent être documentées sur l'un des documents de contrôle du fret suivants :
 - a) le transporteur peut utiliser le formulaire standard A8A, *Document de contrôle du fret des douanes*, que l'on peut se procurer dans tous les bureaux de douane, ou utiliser un document imprimé conformément au format accepté par les douanes. Vous trouverez les spécifications du document de contrôle du fret à l'annexe G du mémorandum D3-1-1 et les instructions pour remplir le formulaire A8A à l'annexe I;
 - b) la feuille de route aérienne de l'Association du transport aérien international (IATA) est un document de contrôle du fret approuvé pour la déclaration douanière du fret qui ne nécessite pas l'approbation des douanes pour être utilisée. Au point de chargement, le transporteur aérien doit

s'assurer que toutes les zones pertinentes sont remplies lisiblement et correctement. Vous trouverez un exemplaire de feuille de route aérienne IATA ainsi que les instructions pour la remplir à l'annexe A;

c) la feuille de route aérienne express IATA est un document de contrôle du fret approuvé pour la déclaration douanière du fret. L'approbation des douanes n'est pas obligatoire pour l'utilisation de ce document. Vous trouverez un exemplaire de la feuille de route aérienne express IATA ainsi que les instructions pour la remplir à l'annexe B.

Matériel de la compagnie (COMAT)

5. Lorsqu'un transporteur n'utilise pas une feuille de route aérienne standard pour contrôler le matériel de la compagnie, celui-ci doit être déclaré au moyen d'un formulaire jugé acceptable par les douanes. Si le formulaire COMAT de la compagnie n'est pas acceptable, le matériel doit être déclaré sur un document de contrôle du fret.

Procédures de déclaration de contrôle du fret

6. Le fret aérien importé au Canada doit y entrer par un aéroport d'entrée (AE) qui a des services commerciaux permettant de traiter le fret. En outre, les marchandises en douane peuvent seulement être transportées entre les aéroports qui offrent des services commerciaux pour le traitement et le dédouanement des marchandises en douane. Une liste complète des AE et des services offerts dans chaque aéroport figure dans le mémorandum D1-1-1, *Liste des bureaux de douane*.

7. Les transporteurs aériens non assujettis à la postvérification doivent déclarer aux douanes toutes les expéditions à l'aéroport initial d'atterrissage au moment de l'arrivée. Cette déclaration consiste de cinq copies du document du contrôle du fret approuvé. Après vérification, tous les exemplaires du document doivent être numérotés, lorsque cela est requis, et recevoir le timbre dateur des douanes. Afin de s'assurer que les renseignements restent lisibles, les timbres dateurs doivent être apposés au verso des documents. Deux copies (poste et gare) sont conservées par les douanes. Deux copies (salle des comptoirs et autorisation douanière de livraison) sont remises au transporteur pour qu'il puisse les présenter à la douane au moment de la mainlevée. La copie de l'exploitant d'entrepôt est remise à ce dernier pour servir de copie de contrôle de l'inventaire.

8. Les transporteurs aériens assujettis à la post-vérification doivent déclarer aux douanes toutes les expéditions en douane à l'aéroport de destination indiqué sur la lettre de transport aérien. L'aéroport de destination ne peut changer que si l'exploitant remplit un nouveau manifeste ou en cas de déroutement.

9. Les transporteurs aériens assujettis à la post-vérification ont besoin de quatre copies de la feuille de route aérienne IATA ou du document de contrôle de fret aux fins douanières. Une copie (poste) constitue la déclaration du fret présentée aux douanes, deux copies (salle des comptoirs et autorisation douanière de livraison) sont remises à l'importateur qui les présente avec le document d'acquittement au bureau de mainlevée et une copie (exploitant d'entrepôt) est remise à l'exploitant d'entrepôt pour servir de copie de contrôle de l'inventaire.

10. Les transporteurs aériens assujettis à la post-vérification qui ont plus de deux vols par jour à l'aéroport de destination peuvent présenter leur feuille de route aérienne pour chaque vol, ou une fois le matin et une autre l'après-midi.

11. Lorsque le fret est visé par une feuille de route aérienne autre que la feuille de route aérienne du transporteur faisant la déclaration, le recto du document doit être estampillé de façon à indiquer clairement le nom et le code du transporteur faisant la déclaration avant que ce document ne soit présenté aux douanes. Au lieu d'apposer le timbre sur chaque document de contrôle du fret, les transporteurs peuvent présenter leur document dans des enveloppes clairement marquées « Déclaration du fret aux douanes » et portant le nom et le code du transporteur qui fait la déclaration.

12. Lorsque des expéditions en douane doivent être acheminées au-delà de la destination finale indiquée sur la feuille de route aérienne, elles doivent être transportées par un transporteur cautionné.

Fret sans manifeste

13. Lorsque des marchandises arrivent au Canada sans feuille de route aérienne, elles peuvent être conservées intactes en attendant l'arrivée d'un document de contrôle du fret provenant de l'étranger. Une période de 24 heures est accordée afin de permettre au transporteur assujéti à la postvérification de présenter une preuve que le document de contrôle du fret avait été préparé pour les marchandises avant leur arrivée au Canada ou au moins pour démontrer à la satisfaction des douanes que l'expédition avait été documentée dans le système du transporteur. Si cela ne peut être fait, le transporteur assujéti à la postvérification est considéré comme n'ayant pas respecté ses obligations de faire un rapport complet et précis aux douanes, et une amende lui est imposée. Nous n'accordons pas de période inconditionnelle de 24 heures aux transporteurs assujétis à la postvérification afin de remédier aux anomalies constatées dans leurs rapports présentés aux douanes.

14. Si le document n'est pas reçu dans les 24 heures de l'arrivée de l'expédition, le transporteur devra préparer une feuille de route aérienne de remplacement devant être présentée aux douanes à titre de substitution lorsque le transporteur effectuera sa déclaration. Pour préparer la facture, on obtiendra les détails de l'expédition à partir des renseignements figurant sur le colis ou en communiquant avec le point d'envoi à l'étranger.

Nouveaux manifestes

15. Lorsque la feuille de route aérienne internationale se termine à un point en-deçà de la destination et que les marchandises sont transférées pour être acheminées en douane, les marchandises doivent faire l'objet d'un nouveau manifeste tel qu'indiqué dans le mémorandum D3-1-1. Le transporteur aérien qui transfère les marchandises doit remettre à l'expéditeur deux copies (salle des comptoirs et autorisation douanière de livraison) du document de contrôle du fret indiquant clairement que les marchandises sont « En douane ».

16. Toutes les copies de la feuille de route aérienne IATA utilisée pour transporter des marchandises en douane qui sont entrées dans le système des transporteurs au Canada en provenance d'un transporteur routier, maritime, ferroviaire ou d'un transitaire pour être acheminées à destination, doivent porter la mention « En douane » ou être clairement estampillées « En douane » en lettres d'au moins 1,2 centimètre (1/2 pouce) de haut. Le document doit être traité selon les procédures établies pour les nouveaux manifestes énoncés dans le mémorandum D3-1-1. Lorsque les marchandises en douane sont reçues d'un transitaire afin d'être acheminées à destination, elles peuvent être envoyées selon le document de contrôle du fret du transitaire et sous la responsabilité de ce dernier. Dans ce cas, la feuille de route aérienne **ne doit pas** être présentée aux douanes, car si elle l'était, le système d'inventaire des douanes renfermerait des manifestes en double. La feuille de route aérienne doit porter la mention « Fret visé par le document de contrôle du fret du transitaire. Ne pas établir de manifeste ou de rapport pour les douanes ». Le document du transitaire servira d'avis d'arrivée au destinataire. Pour obtenir plus de renseignements concernant les procédures des transitaires, consultez le mémorandum D3-3-1, *Transport du fret expédié et groupé – Importations*.

Déroutements et transferts

17. Il n'est pas nécessaire de créer de nouveaux documents pour les marchandises qui sont déroutées de l'aéroport de destination indiqué sur le document de contrôle du fret vers un second aéroport, lorsqu'elles sont transportées par le transporteur d'origine qui fait la déclaration et lorsqu'elles figurent sur la même feuille. Toutefois, il incombe au transporteur responsable de l'expédition au moment du déroutement de préparer un « avis de déroutement » en double et d'annexer les deux copies à la copie de la salle des comptoirs du document de contrôle du fret.

18. Le transfert d'expéditions entre les compagnies aériennes assujéties à la postvérification est effectué au moyen de documents de transfert du transporteur lorsqu'il n'y a pas de changement dans la destination aux fins des douanes. Une copie du document de transfert n'est pas nécessaire. S'il y a un tel changement,

le transporteur effectuant le transfert doit préparer deux copies de l'avis de déroutement et les annexer à la copie de la salle des comptoirs du document de contrôle du fret.

19. L'avis de déroutement et le document de contrôle du fret sont remis à l'importateur ou au transporteur correspondant si les marchandises sont remises à un transporteur intermédiaire et présentées avec les documents de mainlevée pertinents au bureau de mainlevée. L'avis de déroutement demeure avec les documents de déclaration jusqu'à ce qu'ils soient numérotés.

20. Si le transporteur le désire, il peut préparer l'avis de déroutement en trois exemplaires en apposant le timbre dateur sur la troisième copie qui est remise au transporteur.

21. Un seul déroutement d'une même expédition est permis.

22. L'avis de déroutement, de couleur bleue et de format 21,5 cm sur 14 cm (8 po 1/2 sur 5 po 1/2) est fourni par le transporteur.

23. Pour obtenir des renseignements détaillés sur les déroutements, consultez le mémorandum D3-1-1.

Expéditions fractionnées

24. Il y a expédition fractionnée (partie de lots) lorsque des parties d'une expédition visée par une feuille de route aérienne entrent au pays à des moments différents.

25. En vertu de cette procédure, le transporteur aérien doit déclarer toutes les parties de l'expédition fractionnée au moment de leur arrivée.

26. Toutes les parties d'une expédition fractionnée doivent être contrôlées au moyen du numéro de la feuille de route aérienne originale. La procédure exige que la mention « Expédition fractionnée » soit apposée sur la feuille de route aérienne originale et sur toutes les copies de la feuille de route aérienne originale utilisées pour déclarer les parties subséquentes de l'expédition fractionnée. Le nombre de pièces déjà arrivées doit être indiqué dans la zone appropriée du timbre « Expédition fractionnée », p. ex. Première partie – 20 pièces.

27. Aux fins de l'uniformité, le timbre « Expédition fractionnée » qui est utilisé doit être semblable à celui qui figure ci-dessous.

EXPÉDITION FRACTIONNÉE

REÇUE PAR

.....
Nom du transporteur
.....

Nom de l'aéroport

COMME SUIV

Première partie – ___ pièces

Deuxième partie – ___ pièces

Troisième partie – ___ pièces

Quatrième partie – ___ pièces

Dernière partie – ___ pièces

28. Les expéditions fractionnées envoyées à un dégroupéur doivent être traitées de la façon suivante :
- a) lorsque la première partie de l'expédition arrive, la compagnie aérienne qui fait la déclaration doit préparer la feuille de route originale. La quantité totale de l'expédition complète doit être indiquée dans la zone « Nombre de colis ». Toutes les copies doivent porter le timbre « Expédition fractionnée », et indiquer également « Première partie – X pièces »;
 - b) le transporteur aérien qui fait la déclaration doit remettre la copie de la feuille de route aérienne originale (poste) aux douanes et deux copies (salle des comptoirs et autorisation douanière de livraison) au dégroupéur;
 - c) le dégroupéur doit préparer des papiers creux et des avis visant la quantité totale de l'expédition pour annuler la quantité complète qui a été déclarée sur la feuille de route aérienne originale. Le dégroupéur doit donner les exemplaires de la poste et de la gare de tous les papiers creux ainsi que les deux exemplaires (salle des comptoirs et autorisation douanière de livraison) de la feuille de route aérienne originale aux douanes. Les exemplaires salle des comptoirs et autorisation douanière de livraison des papiers creux relatifs aux marchandises qui sont arrivées doivent être remis à l'importateur pour présentation avec le document d'acquiescement aux douanes;
 - d) les exemplaires de la salle des comptoirs et de l'autorisation douanière de livraison du papier creux ayant traité aux marchandises qui ne sont pas encore arrivées doivent être gardés dans un dossier ouvert du dégroupéur en attendant l'arrivée de ces marchandises;
 - e) lorsque les autres parties de l'expédition arrivent, le transporteur aérien qui fait la déclaration doit donner une copie de la feuille de route aérienne originale aux douanes et au dégroupéur. Le timbre « Expédition fractionnée » indiquant la partie de l'expédition qui est arrivée et le nombre de pièces reçues doit être rempli sur la feuille de route aérienne. Les exemplaires de la salle des comptoirs et de l'autorisation douanière de livraison des papiers creux doivent être remplis sur la feuille de route aérienne. Les exemplaires de la salle des comptoirs et de l'autorisation douanière de livraison des papiers creux et des avis précédemment préparés et conservés dans le dossier ouvert du dégroupéur peuvent maintenant être remis à l'importateur pour présentation avec le document d'acquiescement pour cette partie de l'expédition.
29. Bien que les papiers creux ou les avis soient requis pour la quantité totale de l'expédition complète, le dégroupéur est seulement responsable de la quantité indiquée sur le timbre « Expédition fractionnée ». Si les marchandises non visées par le timbre « Expédition fractionnée » ne peuvent être présentées ou déclarées, la compagnie aérienne sera responsable des éléments manquants.
30. Les expéditions fractionnées envoyées aux importateurs doivent être traitées de la façon suivante :
- a) lorsque la première partie de l'expédition arrive, la compagnie aérienne qui fait la déclaration doit préparer la feuille de route aérienne. La quantité totale de l'expédition complète doit être indiquée dans la zone « Nombre de colis ». Toutes les copies de la feuille de route aérienne doivent porter le timbre « Expédition fractionnée » et indiquer la partie de l'expédition déclarée et le nombre de pièces reçus;
 - b) la compagnie aérienne qui fait la déclaration doit remettre aux douanes une copie (poste) de la feuille de route aérienne et deux copies (salle des comptoirs et autorisation douanière de livraison) à l'importateur pour présentation avec le document d'acquiescement aux douanes;
 - c) l'importateur peut dédouaner les parties de l'expédition lorsqu'elles arrivent ou il peut attendre que toutes les parties de l'expédition soient arrivées pour faire le dédouanement;
 - d) pour obtenir la mainlevée de l'expédition complète en une seule fois, l'importateur doit présenter toutes les copies de la feuille de route aérienne originale (Salle des comptoirs et Autorisation douanière de livraison) avec le document d'acquiescement pour l'expédition complète;
 - e) pour obtenir la mainlevée d'une partie de l'expédition au moment de son arrivée, l'importateur doit présenter deux copies (salle des comptoirs et autorisation douanière de livraison) de la feuille de route aérienne originale avec le document d'acquiescement aux douanes. Toutes les copies doivent porter le timbre « Expédition fractionnée » rempli de façon à indiquer quelle partie de l'expédition est

déclarée et le nombre de pièces reçues. Bien qu'une seule partie de l'expédition soit dédouanée, les droits et les taxes de l'expédition complète doivent être payés par l'importateur;

f) lorsque les autres parties de l'expédition arrivent, la compagnie aérienne qui fait la déclaration doit remettre aux douanes une copie (poste) et deux copies (salle des comptoirs et autorisation douanière de livraison) de la feuille de route aérienne originale à l'importateur pour présentation avec le document d'acquiescement aux douanes. Toutes les copies doivent porter le timbre « Expédition fractionnée » rempli de façon à indiquer quelle partie de l'expédition est déclarée et le nombre de pièces reçues. Les autres parties de l'expédition sont dédouanées en utilisant les procédures de mainlevée de marchandises expédiées en moins, comme il est décrit dans le memorandum D17-1-5, *Importation des marchandises commerciales*.

Expéditions aériennes transportées par la route entre des aéroports canadiens

31. Les transporteurs aériens assujettis à la postvérification peuvent utiliser les services de transporteurs routiers pour l'acheminement, aux fins de dédouanement et de mainlevée, du fret aérien entre l'aéroport canadien initial de déchargement et un second aéroport canadien, aux conditions suivantes :

- a) le transporteur aérien a fourni une garantie minimale de 25 000 \$ aux douanes;
- b) le fret est transporté sous couvert d'une feuille de route aérienne internationale jusqu'à l'aéroport de destination indiqué dans la zone « Aéroport de destination »;
- c) le transporteur aérien continue d'assumer la responsabilité des marchandises.

32. Cette procédure s'applique seulement aux déplacements entre deux points au Canada.

Expéditions aériennes transfrontalières transportées par la route

33. Les transporteurs aériens cautionnés qui ont fourni une garantie minimale de 25 000 \$ aux douanes et qui assurent un service international aérien pour le transport du fret peuvent utiliser les services d'un transporteur routier (transporteur secondaire) pour acheminer le fret aérien au Canada.

34. Les procédures suivantes s'appliquent lorsque le fret aérien est transporté au Canada par la route :

- a) le transporteur routier qui a passé un contrat avec le transporteur aérien déclare les marchandises aux douanes, au poste frontière terrestre, pour le compte du transporteur aérien. Le transporteur aérien cautionné doit procéder à la déclaration au moyen d'une feuille de route aérienne correctement remplie et doit citer le code du transporteur aérien sous la forme des trois premiers chiffres du numéro de contrôle du fret;
- b) la feuille de route aérienne doit indiquer l'aéroport canadien comme l'aéroport de destination ultime;
- c) les marchandises doivent être livrées à un entrepôt d'attente aérien de la catégorie AA, AH ou CW détenteur d'un agrément pour recevoir le fret aérien;
- d) le transporteur routier ou aérien ne doit pas faire de déclaration aux douanes à l'aéroport de destination car cela créerait des manifestes en double dans le système d'inventaire des douanes.

35. Le transporteur aérien assume l'entière responsabilité des marchandises. Toute note circulante ou imposition d'amende doit être adressée au transporteur primaire pour les infractions relatives au fret.

36. Des expéditions aériennes en transit qui sont destinées à un pays tiers peuvent être acheminées par un transporteur routier vers un aéroport canadien aux fins d'exportation, à condition que :

- a) les marchandises soient déclarées à la frontière par le transporteur routier;
- b) la déclaration soit sous la forme d'un simple exemplaire de chaque feuille de route aérienne;
- c) le transporteur aérien responsable qui est chargé de l'exportation appose, au moyen d'une estampille, son code de transporteur cautionné et la mention « EX » sur chaque feuille de route aérienne;

d) toutes les déclarations d'exportation d'expéditeurs des États-Unis accompagnent les marchandises contrôlées qui sont visées et sont présentées aux douanes à l'aéroport d'exportation conformément au memorandum D19-10-3, *Loi sur les licences d'exportation et d'importation (Exportations)*.

37. Aucun acquittement officiel n'est nécessaire pour ces déclarations, étant donné que des vérifications sont effectuées en se servant du dossier du transporteur.

38. Les compagnies aériennes qui ne se conforment pas aux exigences précédentes perdent leur privilège de substitution par mode routier, et les expéditions sont contrôlées comme un déplacement routier ordinaire.

Service des petits colis

39. Plusieurs compagnies aériennes qui effectuent des vols transfrontaliers jusqu'aux aéroports canadiens ont des procédures spéciales pour favoriser l'acheminement rapide de petits colis contenant des marchandises requises d'urgence. Il s'agit d'une opération à tarif élevé, normalement utilisée pour le transport des bandes magnétoscopiques, des imprimés d'ordinateur, de la correspondance commerciale, des états financiers, des nouvelles, des films, etc. Pour obtenir plus de renseignements sur les modalités de dédouanement de ce genre de marchandises, consultez le memorandum D8-2-16, *Décret de remise visant les importations par messenger*.

40. Bien que la procédure ait été conçue par les transporteurs pour faciliter l'acheminement de petites expéditions uniques, divers services de messagerie utilisent le système pour transporter plusieurs expéditions contenues dans un colis et inscrites sur une seule feuille de route aérienne. Ces cas sont considérés comme étant des envois groupés et le service de messagerie en cause doit faire le dégroupage des marchandises sur un formulaire A10, *Résumé de contrôle douanier du fret*, ou tout autre document de contrôle du fret approuvé. Le memorandum D3-1-1 contient des renseignements supplémentaires sur le formulaire A10.

41. Les expéditions en douane de petits colis effectuées par messagerie et transportées en vertu de dispositions d'affrètement exclusives doivent être livrées directement à l'entrepôt d'attente de l'entreprise de messagerie ou de son mandataire à l'aéroport de destination.

Atterrissage d'urgence

42. Les transporteurs qui ne sont pas cautionnés ne peuvent transporter le fret en douane au-delà du bureau d'entrée de douane. Toutefois, lorsqu'un aéronef étranger non cautionné transportant des marchandises au Canada effectue un atterrissage d'urgence près de sa destination finale, il peut poursuivre son itinéraire jusqu'à sa destination finale sans présenter une caution pour un voyage unique. Dans ce cas, le fret doit être déclaré au bureau de douane initial. Lorsqu'une escale se fait à Gander ou à Goose Bay, les transporteurs peuvent procéder jusqu'à leur destination finale, après avoir présenté aux douanes un formulaire AG1, *Déclaration générale (Sortie/Entrée)*, ou les marchandises peuvent être déclarées au bureau de douane initial.

43. Afin d'assurer un contrôle, le bureau de douane de déclaration initiale doit aviser le bureau de douane situé à la destination finale de l'heure d'arrivée prévue du transporteur.

44. Le document de contrôle du fret doit être numéroté et estampillé par les douanes. Lorsque le bureau de douane initial n'est pas automatisé, l'exemplaire pour la poste du document de contrôle du fret doit être envoyé par la poste au bureau de douane de destination; autrement, il doit être introduit dans le système automatisé. L'exemplaire de la gare doit être mis au dossier. Les exemplaires de la salle des comptoirs, d'autorisation douanière de livraison et de l'exploitant d'entrepôt doivent être retournés au transporteur pour être présentés à la destination finale.

45. Au lieu de destination, les exemplaires de la salle des comptoirs et d'autorisation douanière de livraison sont donnés à l'importateur, et l'exemplaire de l'Exploitant d'entrepôt est remis à l'exploitant d'entrepôt.

Matériel de commissariat

46. Les compagnies aériennes étrangères exploitant des vols internationaux au Canada peuvent avoir besoin de remplacer le matériel d'office et d'autres fournitures (appuis-tête, rideaux de cabine, etc.) entre deux vols. Pour faciliter le remplacement de ces articles, chaque compagnie aérienne peut en conserver au Canada une quantité suffisante pour répondre à ces besoins. Les marchandises sont contrôlées au moyen d'inventaires tenus par les douanes et la compagnie est responsable des droits et des taxes sur les marchandises aliénées au Canada.

Fret aérien dans des aéroports sans services commerciaux

47. On peut inscrire sur un manifeste les marchandises destinées à un aéroport qui ne traite pas habituellement des expéditions commerciales à condition que le transporteur qui effectue la livraison ait pris des dispositions, approuvées par l'agent en chef des douanes concerné, pour que le fret soit livré dans un entrepôt d'attente établi aux fins de dédouanement.

48. Nous ne fournissons pas de service commercial dans les aéroports qui n'assurent pas habituellement le traitement commercial des marchandises, sauf lorsque le dédouanement de marchandises attendues de toute urgence est requis dans des circonstances extraordinaires. On doit respecter les exigences de l'OTC, et des frais de services spéciaux ou de recouvrement des coûts doivent être facturés. Les aéroports qui offrent des services commerciaux sont énumérés dans le mémorandum D1-1-1.

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

49. Le fret arrivant par voie aérienne doit être déclaré à un entrepôt d'attente de la catégorie AA, AH ou CW.

50. Le fret peut être transféré à l'entrepôt d'attente d'une autre compagnie aérienne lorsqu'il doit être acheminé par voie aérienne vers un autre bureau de douane ou s'il doit être exporté.

51. Le fret peut être transféré à un entrepôt d'attente aérien de la catégorie CW, accompagné soit du document de contrôle du fret aérien original ou des papiers creux du transitaire, à condition que l'entrepôt d'attente soit titulaire de l'agrément permettant de recevoir le fret. Dans les deux cas, le document de contrôle du fret doit indiquer l'emplacement du fret.

52. Le fret arrivant par transport routier, ferroviaire ou maritime peut être livré directement à l'aéroport si l'une des conditions suivantes est remplie :

- a) le fret est acheminé par voie aérienne à partir de l'aéroport au moyen d'un document de contrôle du fret aérien;
- b) le fret est accompagné d'un document de contrôle du fret aérien et exporté par voie aérienne de l'aéroport à un entrepôt d'attente aérien de la catégorie AA, AH ou CW titulaire de l'agrément requis pour recevoir le fret.

Renseignements sur les pénalités

53. Le mémorandum des D3-8-1, *Infractions dans le contrôle du fret*, contient des détails sur les pénalités imposées à divers transporteurs pour les infractions commises.

Renseignements supplémentaires

54. Veuillez faire parvenir toute correspondance à la section suivante :

Section de la politique visant les transporteurs et le fret
Division des processus d'importation

Agence des douanes et du revenu du Canada
Ottawa ON K1A 0L5

Télécopieur : (613) 957-9717

55. Vous trouverez des renseignements sur la politique visant les transporteurs et le fret sur notre site à www.ccra-adrc.gc.ca/carrier

ANNEXE A

INSTRUCTIONS POUR REMPLIR LA FEUILLE DE ROUTE AÉRIENNE IATA

Les zones suivantes doivent être remplies aux fins douanières :

1. **Aéroport de départ** – indiquez le code IATA de trois lettres de l'aéroport de départ (ou de la ville lorsque 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. Un code de transporteur attribué par les douanes comprend quatre caractères (un alphabétique, deux chiffres et un trait d'union). Le code du transporteur IATA est formé de trois chiffres suivis d'un trait d'union. Le même numéro ne doit pas être utilisé pendant une période de trois ans.

Transporteur non assujéti à la postvérification – indiquez le code du transporteur. Le numéro de contrôle du fret est attribué par les douanes, lorsque cela est nécessaire.

Transporteur assujéti à la postvérification – indiquez le numéro de contrôle du fret qui comprend le code du transporteur et le numéro de contrôle du fret attribué à partir de la série de feuilles de route aériennes du transporteur.

3. **Nom et adresse de l'expéditeur** – indiquez le nom et l'adresse de la personne ou de l'entreprise qui expédie les marchandises.
4. **Nom et adresse du destinataire** – indiquez le nom et l'adresse de la personne ou de l'entreprise qui importe les marchandises.
5. **Renseignements sur le traitement de l'expédition** – pour les expéditions aériennes transfrontalières entrant au Canada par l'intermédiaire d'un transporteur routier, indiquez dans la zone « Renseignements pour le traitement de l'expédition » le point de sortie aux États-Unis, c.-à-d. le point aux États-Unis, ou l'endroit le plus proche de ce point, où le transporteur terrestre acheminant les marchandises passe la frontière pour entrer au Canada.
6. **Nombre de pièces** – indiquez la quantité de marchandises importées. Si de nombreuses marchandises sont déclarées, le nombre de colis doit être totalisé. En cas de chargement en vrac, p. ex. viande ou boulons non emballés, l'unité de chargement (UCULD) peut être acceptée comme unité de compte.
7. **Poids brut** – indiquez le poids de l'expédition en livres ou en kilogrammes. Le poids doit être **totalisé**.
8. **Nature et quantité des marchandises** (y compris les dimensions ou le volume) – faites une description brève et précise des marchandises en termes commerciaux courants, et notez toutes les marques imprimées sur les colis ou les marchandises. Lorsque les marchandises sont destinées à un transitaire, la mention « fret en tout genre » ou « marchandise générale » peut être insérée dans cette zone.

Nota : Toutes les copies doivent être clairement estampillées « En douane », en lettres d'au moins 1,2 cm (½ po) de haut, par le transporteur effectuant le transport ou le transitaire.

FEUILLE DE ROUTE AÉRIENNE IATA

ANNEXE B

INSTRUCTIONS POUR REMPLIR LA FEUILLE DE ROUTE AÉRIENNE EXPRESS IATA

1. **Numéro de contrôle du fret** – ce numéro comprend le code du transporteur et le numéro de contrôle du fret. Un code de transporteur attribué par les douanes comprend quatre caractères (un alphabétique, deux chiffres et un trait d'union). Le code du transporteur IATA comprend trois chiffres suivis d'un trait d'union. Le même numéro ne doit pas être utilisé pendant une période de trois ans.

Transporteur non assujéti à la postvérification – indiquez le code du transporteur. Le numéro de contrôle du fret est attribué par les douanes, lorsque cela est nécessaire.

2. **Numéro de compte de l'expéditeur** – cette case réservée à l'usage de l'expéditeur est optionnelle.

3. **De l'expéditeur (Nom)** – indiquez le nom et l'adresse de la personne ou de l'entreprise qui expédie les marchandises.

4. **Numéro de compte du destinataire** – cette case réservée à l'usage du transporteur est optionnelle.

5. **Au destinataire/nom/compagnie/adresse** – indiquez le nom et l'adresse de la personne ou de l'entreprise qui importe les marchandises.

6. **Lieu du genre de service** – dans cette case, le transporteur peut indiquer le genre de service et la marque de commerce ou la description commerciale des produits express offerts à l'expéditeur.

7. **Renseignements sur le traitement de l'expédition** – pour les expéditions aériennes transfrontalières entrant au Canada par l'intermédiaire d'un transporteur routier, indiquez dans la zone « Special Handling » le point de sortie aux États-Unis, c.-à-d. le point aux États-Unis, ou l'endroit le plus proche, où le transporteur terrestre acheminant les marchandises passe la frontière pour entrer au Canada.

8. **Nombre de colis** – indiquez la quantité de marchandises importées. Si de nombreuses marchandises sont déclarées, le nombre de colis doit être **totalisé**.

9. **Poids brut** – indiquez le poids de l'expédition en livres ou en kilogrammes. Le poids doit être **totalisé**.

10. **Description complète et totale du contenu** (y compris les dimensions ou volume) – faites une description brève et précise des marchandises en termes commerciaux courants et notez toutes les marques imprimées sur les colis ou les marchandises.

FEUILLE DE ROUTE AÉRIENNE EXPRESS IATA

ANNEXE C

CALCUL DE LA GARANTIE DANS LE MODE AÉRIEN

1. L'Agence des douanes et du revenu du Canada a modifié les catégories d'aéronef dans le présent mémorandum afin de refléter les catégories énoncées à l'article 4 du *Règlement sur les transports aériens*. Même si les catégories s'appliquent seulement aux aéronefs canadiens qui satisfont aux critères de licence de l'OTC, aux fins du calcul de la garantie des douanes ces catégories s'appliquent aux aéronefs canadiens et non canadiens.

Aéronef de passagers

2. Les aéronefs de passagers qui appartenaient auparavant à un groupe alphabétique en fonction de la masse maximale homologuée au décollage (MMHD) de l'aéronef, sont dorénavant dans les catégories « petit, moyen ou gros » 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.

Aéronef tout-cargo

4. Les aéronefs équipés pour les opérations « tout-cargo » seront, aux fins du calcul des exigences de garantie telles que stipulées dans ce mémorandum, catégorisés en fonction de la MMHD de l'aéronef. Les aéronefs avec une MMHD de 75 000 livres ou moins seront considérés comme des aéronefs « petits ou moyens » et seront assujettis à une garantie de 10 000 \$ par aéronef au minimum (maximum de 80 000 \$ par flotte) alors que les aéronefs avec une MMHD de plus de 75 000 livres seront considérés comme des « gros aéronefs » et seront assujettis à une garantie de 20 000 \$ par aéronef au minimum (maximum de 80 000 \$ par flotte).

5. Définition en vertu du *Règlement sur le transport aérien*;

« aéronef tout-cargo » Aéronef équipé exclusivement pour le transport de marchandises.

6. La garantie requise va d'un minimum de 10 000 \$ par aéronef pour les aéronefs petits et moyens et d'un minimum de 20 000 \$ par aéronef pour les gros aéronefs, avec un maximum de 80 000 \$ par flotte.

Nota : Une « flotte » est formée de tous les aéronefs appartenant, opérés ou enregistrés par la compagnie, l'organisation ou la filiale indiquée sur le cautionnement et n'est pas déterminée en fonction du nombre d'unités devant être utilisées durant la prestation du service international offert.

7. La conversion des anciens groupes alphabétiques en rapport avec la MMHD aux désignations de « petits, moyens ou gros aéronefs » basées sur les capacités maximales certifiées de transport de passagers, n'ont pas d'incidence sur le montant de la garantie requise pour la plupart des aéronefs actuellement en opération.

8. Le tableau suivant illustre les exigences de garantie pour la plupart des aéronefs.

Ancienne catégorie	Poids en livres	Type d'aéronef	Nombre maximum de passagers	Garantie actuelle/aéronef	* Nouvelle catégorie
A	Pas plus de 4 300	Cessna 150 et 152	2	10 000 \$	P
		Piper Cherokee	4	10 000 \$	P
		la plupart des aéronefs monomoteur a/c	4	10 000 \$	P
B	de 4 300 à 7 000	DHC-2 Beaver	10	10 000 \$	P
		Cessna 310	4	10 000 \$	P
		Piper Aztec, Navajo	8	10 000 \$	P
C	de 7 000 à 18 000	DHC-6 Twin Otter	20	10 000 \$	P
		Beech 99	15	10 000 \$	P
		Beech King Air 100	8	10 000 \$	P
		Rockwell Turbo Comm.	9	10 000 \$	P
		Aerocommander	10	10 000 \$	P
		Beech Queen Air	9	10 000 \$	P
		Metroliner	20	10 000 \$	P
		Citation	6	10 000 \$	P
D	de 18 000 à 35 000	Lear Jet	10	10 000 \$	P
		DC-3	36	10 000 \$	P
		DHC-8	70	10 000 \$	M
		HS-125	14	10 000 \$	P
E	de 35 000 à 75 000	EMB-120	30	10 000 \$	P
		DHC-7	54	10 000 \$	M
		F27	56	10 000 \$	M
		F28	79	10 000 \$	M
		YS-II	60	10 000 \$	M
		DC-4	86	10 000 \$	M
		CVR-440	52	10 000 \$	M
		CVR-580	56	10 000 \$	M
		HS-748	58	10 000 \$	M
		F28	79	10 000 \$	M
		G1 et G2	24	10 000 \$	P
		ART 42	50	10 000 \$	M
ATR72	74	10 000 \$	M		

* Sous les nouvelles catégories, P = petit aéronef, M = aéronef moyen et G = gros aéronef.

Ancienne catégorie	Poids en livres	Type d'aéronef	Nombre maximum de passagers	Garantie actuelle/ aéronef	* Nouvelle catégorie	
F	de 75 000 à 150 000	B-737	115	20 000 \$	G	
		DC-6	108	20 000 \$	G	
		DC-7	105	20 000 \$	G	
		DC-9 et MD80	125	20 000 \$	G	
		Bae-111 (500)	119	20 000 \$	G	
		Bae-146	112	20 000 \$	G	
		Electra	98	20 000 \$	G	
		IL-II-18	122	20 000 \$	G	
G	de 150 000 à 350 000	B-707	185	20 000 \$	G	
		B727	131	20 000 \$	G	
		B757	239	20 000 \$	G	
		B767	290	20 000 \$	G	
		DC-8	259	20 000 \$	G	
		A-310	280	20 000 \$	G	
		TU-154	164	20 000 \$	G	
		A320	179	20 000 \$	G	
H	> 350 000	B-747	500	20 000 \$	G	
		DC-10	380	20 000 \$	G	
		L-1011	400	20 000 \$	G	
		A-300	331	20 000 \$	G	
		CONCORDE	144	20 000 \$	G	
		IL-II-62	198	20 000 \$	G	
		A 330 et 340	440	20 000 \$	G	
	Jusqu'à 75 000		aéronef « tout-cargo »		10 000 \$	P ou M
		> 75 000				
			aéronef « tout-cargo »		20 000 \$	G
* Sous les nouvelles catégories, P = petit aéronef, M = aéronef moyen et G = gros aéronef.						

RÉFÉRENCES

BUREAU DE DIFFUSION –

Section de la politique visant les transporteurs et le fret

RÉFÉRENCES LÉGALES –

Loi sur les douanes

DOSSIER DE L'ADMINISTRATION CENTRALE –

7705-2

CECI ANNULE LES MÉMORANDUMS « D » –

D3-2-2, le 31 janvier 1992

AUTRES RÉFÉRENCES –

D1-1-1, D3-1-1, D3-3-1, D3-8-1, D8-2-16, D17-1-5, D19-10-3

Les services fournis par l'Agence des douanes et du revenu du Canada sont offerts dans les deux langues officielles.

Ce mémorandum a l'approbation du commissaire des douanes et du revenu.