



Mémoire D2-5-1

Ottawa, le 20 août 2019

Accès aux aéroports par vols nolisés

En résumé

Le présent mémoire a été mis à jour afin d'inclure des directives pour les vols déroutés et les arrêts de ravitaillement en carburant.

Le présent mémoire énonce les lignes directrices de l'Agence des services frontaliers du Canada et les conditions que doivent respecter les lignes aériennes ou les propriétaires d'aéronefs commerciaux qui offrent des services de vols nolisés internationaux, y compris des services transfrontaliers, contre rémunération, dans les aéroports d'entrée autorisés.

Législation

[Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés](#)

[Loi sur les douanes](#)

[Règlement de 2003 sur l'obligation de se présenter à un bureau de douane](#)

Lignes directrices et renseignements généraux

Définitions

1. Les indicatifs AOE suivants s'appliquent au présent mémoire :

AOE – Aéroport d'entrée autorisé pour le dédouanement des aéronefs de toutes catégories, réguliers et non réguliers (voyageurs et fret).

AOE/n° – Aéroport d'entrée réservé exclusivement au dédouanement des voyageurs aériens arrivant à bord d'aéronefs dont les vols sont réguliers ou non réguliers, mais avec des restrictions visant les voyageurs indiquées par un code de désignation numérique approprié (p. ex. AOE/120).

AOE/15 – Aéroport d'entrée utilisé exclusivement pour le dédouanement des usagers d'aviation générale dont les vols sont non réguliers et dont la capacité n'excède pas 15 voyageurs y compris les membres d'équipage.

AOE/CAN – Aéroport autorisé de l'ASFC à servir de point d'entrée uniquement aux personnes et aux aéronefs inscrits au programme CANPASS - Aéronefs privés et CANPASS - Aéronefs d'entreprise.

Note : Vous trouverez la liste complète des AOE de l'ASFC dans le [Répertoire des bureaux de l'ASFC](#).

2. Les présentes lignes directrices n'ont trait qu'à l'obtention des services d'inspection pour le dédouanement. Elles ne remplacent ni ne modifient d'aucune façon les règlements et les exigences actuels de l'administration aéroportuaire concernée, de Transports Canada, de l'Office des transports du Canada ou des Services d'inspection canadiens (SIC) [Agence des services frontaliers du Canada (ASFC), Citoyenneté et Immigration Canada (CIC), Santé Canada et l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA)]. Les transporteurs aériens qui ont besoin de renseignements détaillés sur leurs responsabilités et obligations en matière de services de vols nolisés internationaux doivent communiquer directement avec l'autorité compétente (voir la liste d'adresses, de numéros de téléphone et de numéros de télécopieur au paragraphe 26).

Prestations des Services de l'ASFC

3. Les aéronefs arrivant au Canada d'un point d'origine à l'étranger doivent se poser à un aéroport désigné pour accomplir les formalités douanières de l'ASFC, à moins d'avoir été autorisés par l'ASFC à atterrir ailleurs. La désignation d'aéroport d'entrée (AOE) indique que les aéroports ont été autorisés par l'ASFC pour l'arrivée et le départ de vols internationaux. La désignation d'AOE ne renvoie qu'aux exigences de déclaration de l'ASFC et ne s'applique pas aux installations aéroportuaires fixes ni aux capacités opérationnelles.

Restrictions Concernant les Passagers

4. Dans certains aéroports, il peut y avoir des restrictions quant au nombre de passagers internationaux que peut contrôler l'ASFC à un moment donné en raison de contraintes opérationnelles ou relatives à la sécurité. Le cas échéant, le débarquement par étapes peut être permis pour les gros aéronefs. Le transporteur aérien ou son mandataire est responsable du débarquement ordonné des passagers. Les procédures liées au débarquement par étapes sont décrites au paragraphe 12 du présent document.

5. Les heures d'ouverture et le type de services offerts par l'ASFC dans un aéroport d'entrée désigné peuvent varier selon le type d'aéroport, le lieu géographique, les installations ou la saison. Pour obtenir de l'information sur les bureaux, y compris les adresses, les heures d'ouverture et les types de services offerts, consultez le [Répertoire des bureaux de l'ASFC](#).

6. Il est possible que le recouvrement des coûts ou des frais de services spéciaux s'appliquent (tels que pour les autres ministères(AM)) à certains aéroports pour des services additionnels offerts par l'ASFC. Pour obtenir des renseignements sur les services spéciaux, consultez le [Mémoire D1-2-1, Services spéciaux](#), ou communiquer avec le bureau local de l'ASFC de l'aéroport de destination.

7. Les aéronefs qui font escale au Canada dans le seul but de se ravitailler en carburant ne sont pas assujettis aux restrictions relatives au nombre de passagers qui sont associées à la désignation de l'aéroport de l'ASFC. Ils doivent tout de même signaler leur arrivée à l'ASFC, et ce, même si les passagers ne débarquent pas. Cela peut être fait par écrit sur un formulaire [A6 Déclaration générale](#) ou par téléphone à l'ASFC à cet aéroport.

Procédures d'autorisation et de dédouanement

Aéroports d'entrée à capacité non restreinte

8. Les procédures suivantes s'appliquent aux vols nolisés vers les AOE dont la capacité d'accueil des passagers n'est pas restreinte (c.-à-d. les AOE sans suffixe numérique) :

a) Les transporteurs aériens titulaires d'un permis doivent aviser à l'avance l'Office des transports du Canada (OTC) des vols nolisés proposés ou demander l'agrément des vols nolisés proposés (selon le type de vols nolisés). L'agrément de l'OTC rappelle aux transporteurs aériens titulaires d'un permis qu'ils doivent communiquer avec:

i) Transports Canada aux fins de l'observation des exigences relatives à la sécurité;

ii) Les administrations aéroportuaires locales pour obtenir la permission d'y exercer leurs activités à des heures précises ou la permission d'utiliser toute installation aéroportuaire;

iii) L'ASFC concernant la disponibilité de services de dédouanement et les heures d'ouverture de l'aéroport d'entrée.

b) L'OTC présente à l'ASFC un rapport mensuel qui énumère tous les vols nolisés agréés (tous les types de vols nolisés) qui ont eu lieu le mois précédent.

c) Le transporteur doit alors négocier un « créneau » et obtenir une autorisation du gestionnaire de l'aéroport local qui consulte les SIC, les lignes aériennes et le Service des douanes et de protection des frontières des États-Unis, au besoin. Il s'assure ainsi que les heures d'arrivée ou de départ n'entreront pas en conflit avec celles des autres transporteurs effectuant des vols nolisés ou des vols réguliers, et qu'il n'y aura pas de période de pointe ni d'encombrement dans la zone des services d'inspection.

d) Le transporteur assume la responsabilité de tous les coûts supplémentaires que nécessite le dédouanement du vol nolisé.

e) La permission de dédouaner par étapes des vols nolisés doit être négociée conformément aux conditions énoncées dans le [Mémorandum D2-5-5, Dédouanement par étapes dans les aéroports](#).

f) Le transporteur doit s'assurer que les passagers sont munis des documents voulus et fournir aux passagers le [formulaire E311, Carte de déclaration de l'ASFC](#) aux aéroports où des bornes d'inspection primaire n'ont pas été installées

Aéroports d'entrée à capacité restreinte

9. Les procédures suivantes s'appliquent aux vols nolisés vers les AOE dont la capacité d'accueil des passagers est restreinte (c.-à-d. les AOE avec suffixe numérique) :

a) Les transporteurs aériens titulaires d'un permis doivent aviser à l'avance l'OTC des vols nolisés proposés ou demander l'agrément des vols nolisés proposés (selon le type de vols nolisés). L'agrément de l'OTC rappelle aux transporteurs aériens titulaires d'un permis qu'ils doivent communiquer avec :

i) Transports Canada aux fins de l'observation des exigences relatives à la sécurité;

ii) Les administrations aéroportuaires locales pour obtenir la permission d'y exercer leurs activités à des heures précises ou la permission d'utiliser toute installation aéroportuaire;

iii) L'ASFC concernant la disponibilité de services de dédouanement et les heures d'ouverture de l'aéroport d'entrée.

b) Le transporteur aérien doit communiquer avec le bureau local de l'ASFC par téléphone, par télécopieur ou par courrier pendant les heures normales d'ouverture, du lundi au vendredi (sauf les jours fériés) le plus à l'avance possible. Le transporteur aérien est informé des exigences de l'ASFC et doit indiquer, avant le début du vol, s'il accepte de s'y conformer.

c) Le transporteur doit alors négocier un « créneau » et obtenir une autorisation du gestionnaire de l'aéroport local. Il s'assure ainsi que les heures d'arrivée ou de départ n'entreront pas en conflit avec celles des autres transporteurs effectuant des vols nolisés ou des vols réguliers et qu'il n'y aura pas de période de pointe ni d'encombrement dans la zone des services d'inspection.

d) Le transporteur assume la responsabilité de tous les coûts supplémentaires que nécessite le dédouanement du vol nolisé.

e) La permission de dédouaner par étapes des vols nolisés doit être négociée conformément aux conditions énoncées dans le [Mémorandum D2-5-5, Dédouanement par étapes dans les aéroports](#).

f) Le transporteur doit s'assurer que les passagers sont munis des documents voulus et fournir aux passagers le [formulaire E311, Carte de déclaration de l'ASFC](#) aux aéroports où des bornes d'inspection primaire n'ont pas été installées

10. Lorsqu'il s'agit de vols nolisés transportant un nombre de passagers dépassant la capacité indiquée pour un aéroport donné, le gestionnaire de l'aéroport décide si la demande d'accès doit être approuvée ou refusée en se fondant sur l'aptitude du transporteur aérien à respecter les exigences de l'administration aéroportuaire, ainsi que

celles des SIC et de Transports Canada (voir les détails sur le débarquement par étapes des passagers au paragraphe 12).

11. L'autorisation donnée par les SIC et exigée aux paragraphes 9 et 10 est subordonnée au respect des conditions suivantes :

- a) L'heure d'arrivée doit coïncider avec les heures de service autorisées de l'aéroport;
- b) Le vol ne doit pas arriver en même temps que d'autres vols réguliers ou nolisés;
- c) Du personnel des services d'inspection doit être disponible;
- d) Le transporteur aérien doit fournir une aire stérile appropriée pour les passagers qui débarquent et se présentent à l'installation des services d'inspection ainsi que pour leurs bagages;
- e) Le rythme de livraison des bagages doit être maintenu à un niveau acceptable;
- f) Lorsque le nombre prévu de passagers du vol dépasse la capacité de l'installation, les procédures du débarquement par étapes doivent être suivies conformément aux paragraphes 12a) à 12e);
- g) Le transporteur doit assumer la responsabilité de tous les coûts supplémentaires que nécessite le dédouanement du vol;
- h) Le transporteur doit s'assurer que les passagers sont munis des documents voulus et fournir aux passagers le [formulaire E311, Carte de déclaration de l'ASFC aux aéroports où des bornes d'inspection primaire n'ont pas été installées.](#);
- i) La permission de dédouaner par étapes des vols dans les aéroports à capacité restreinte doit être négociée conformément au [Mémorandum D2-5-5, Dédouanement par étapes dans les aéroports.](#)

Procédures de débarquement par étapes dans les aéroports d'entrée à capacité restreinte

12. L'autorisation de débarquer des passagers par étapes repose sur les facteurs ci-dessous et est accordée seulement si le transporteur s'engage à respecter les conditions suivantes :

- a) Le nombre de passagers qui débarqueront à chaque étape est déterminé par l'ASFC;
- b) Le transporteur doit faire concorder le déchargement des bagages avec le débarquement par étapes de la façon qu'il le désire mais il doit fournir des bagagistes dans la zone de récupération des bagages;
- c) L'ASFC contrôle le débarquement par étapes en avisant le transporteur du moment où l'installation sera prête à recevoir le prochain groupe de passagers et de bagages;
- d) Le transporteur doit assurer un débarquement ordonné en fournissant à cette fin un nombre suffisant de préposés au sol;
- e) Le transporteur doit, avant le débarquement du premier groupe de passagers par étapes, faire l'annonce suivante en français et en anglais à bord de l'aéronef:

“Comme vous en avez été informés à l'achat de votre billet, le nombre de passagers de ce vol excède la capacité de l'aire des Services d'inspection canadiens de l'aéroport. Pour que le vol puisse avoir lieu, (inscrire le nom du transporteur) a accepté de faire débarquer les passagers par étapes. En raison de ces procédures de débarquement, les formalités d'inspection pourraient être légèrement retardées. Pour des raisons de commodité et pour faciliter leur passage aux Services d'inspection canadiens, les passagers sont priés de débarquer de la façon suivante. . .”

13. Le transporteur est informé, au moment de l'agrément du vol nolisé, des modalités du débarquement par étapes et du nombre de passagers qui débarqueront à chaque étape.

Aéroports à capacité restreinte de 15 passagers (AOE/15)

14. Les aéroports d'entrée, désignés par le code AOE/15, sont utilisés uniquement pour le contrôle des personnes qui ne sont pas des passagers transportés contre paiement et qui arrivent à bord d'aéronefs de l'aviation générale (privés ou entreprise) dont les vols sont non réguliers et dont la capacité n'excède pas 15 voyageurs, y compris les membres d'équipage.

15. Les exploitants de ces vols doivent obtenir l'approbation de l'ASFC en communiquant avec le Centre de déclaration par téléphone de l'ASFC **au moins deux heures, mais pas plus de 48 heures** avant l'arrivée de l'aéronef au Canada. Pour connaître les procédures de déclaration par téléphone, veuillez consulter le [Mémorandum D2-5-12 — Déclaration par téléphone dans les filières de l'aviation générale et de la navigation récréative](#).

Déroutements d'urgence

16. Selon Transports Canada, l'obligation pour un transporteur commercial d'indiquer un aéroport de déroutement dans son plan de vol est un engagement de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) énoncé à l'annexe 6 de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago). Cela n'exempte pas le transporteur de l'obligation d'atterrir dans un aéroport désigné, comme le prévoit l'article 10 de la Convention.

17. Un déroutement d'urgence survient lorsque la personne responsable d'un moyen de transport a déclaré une urgence. Ces situations d'urgence peuvent être provoquées par un problème mécanique, une raison médicale, une menace à la sécurité, (p. ex. des passagers turbulents) et indirectement par les conditions météorologiques défavorables (p. ex. l'épuisement du carburant en raison des conditions météorologiques).

18. Dans le cas d'une urgence déclarée, la sécurité est évidemment primordiale, et le contrôle de la circulation aérienne dirigera l'aéronef vers l'aérodrome le plus près et le mieux adapté. L'aéronef sera autorisé à atterrir à l'aéroport d'entrée le plus près, que des agents de l'ASFC y soient ou non, pourvu que le transporteur signale immédiatement l'atterrissage au bureau de l'ASFC le plus près ou à la Gendarmerie royale du Canada (GRC).

19. Dans les cas où la destination finale d'un aéronef est un autre aéroport au Canada :

- Si les voyageurs et les membres d'équipage demeurent à bord et poursuivent leur voyage jusqu'à leur destination canadienne initiale, l'ASFC procédera à leur contrôle quand ils seront à destination. L'arrivée de l'aéronef doit tout de même être signalée à l'ASFC. Cela peut être fait par écrit sur un formulaire [A6 Déclaration générale](#) ou par téléphone à l'ASFC à cet aéroport.
- Si l'aéronef ne peut reprendre son vol, les voyageurs y compris les membres d'équipage doivent se soumettre au contrôle de l'ASFC à l'aéroport où l'aéronef a atterri. **Après les heures régulières**, le contrôle des voyageurs pourrait exiger un **recouvrement de coûts** si l'ASFC peut envoyer des agents à cet aéroport d'entrée. Si l'ASFC ne peut envoyer d'agents, il incombe au transporteur d'assurer le transport des voyageurs et les membres d'équipage jusqu'au bureau de l'ASFC le plus près et en service.

Note: Un déroutement d'urgence que la personne responsable d'un moyen de transport a déclaré n'entraînera pas un recouvrement des coûts lorsque l'ASFC est convaincue qu'il s'agit vraiment d'une urgence.

20. Dans les cas où la destination d'un aéronef est à l'étranger :

- Si les voyageurs arrivent sur un vol dérouté, mais ne descendent pas de l'aéronef et ont une destination à l'extérieur du Canada, ils ne sont pas tenus de se soumettre au contrôle de l'ASFC. L'arrivée de l'aéronef doit tout de même être signalée à l'ASFC. Cela peut être fait par écrit sur un formulaire [A6 Déclaration générale](#) ou par téléphone à l'ASFC à cet aéroport.
- Si l'aéronef ne peut repartir, les voyageurs et les membres d'équipage devront se soumettre au contrôle de l'ASFC ou, selon les circonstances, pourront rester dans une zone sécurisée/stérile jusqu'à ce que l'aéronef puisse reprendre son vol ou qu'un aéronef de remplacement arrive.
- Après les heures régulières, le contrôle des voyageurs pourrait exiger un recouvrement de coûts si l'ASFC peut envoyer des agents à cet aéroport d'entrée. Si l'ASFC ne peut envoyer d'agents, il

incombe au transporteur d'assurer le transport des voyageurs et les membres d'équipage jusqu'au bureau de l'ASFC en service le plus près.

Note: Un déroutement d'urgence que la personne responsable d'un moyen de transport a déclaré n'entraînera pas un recouvrement des coûts lorsque l'ASFC est convaincue qu'il s'agit vraiment d'une urgence.

Escales de ravitaillement en carburant

21. Une escale technique planifiée pour le ravitaillement en carburant ne constitue pas une urgence et doit être prévue à un aéroport d'entrée désigné en service, et l'arrivée doit être signalée à l'ASFC. Avitailler un aéronef à un aéroport non désigné ou qui se situe à l'extérieur des heures de services autorisées à un site désigné, n'est pas un événement « imprévu » et ne constitue pas une urgence. Les transporteurs aériens ne peuvent donc pas prévoir un ravitaillement en carburant à un aéroport non désigné ou qui se situe à l'extérieur des heures de services autorisées à un site désigné sans l'autorisation de l'ASFC. Si un transporteur souhaite faire de telles escales régulièrement, il doit conclure une entente de recouvrement des coûts avec le bureau de l'ASFC le plus près.

Généralités

22. Tous les transporteurs aériens doivent respecter les dispositions de la [Directive relative aux déchets internationaux](#) de l'ACIA. S'il n'y a pas, dans l'aéroport d'entrée, d'installations et de voies servant à l'élimination des déchets internationaux agréées par l'ACIA, le déchargement des déchets internationaux ne sera pas autorisé. Les déchets doivent demeurer en toute sécurité dans un contenant qui est entreposé à bord de l'aéronef.

23. Tous les transporteurs aériens exploitant de petits aéronefs nolisés peuvent être priés de fournir des [informations préalables sur les voyageurs](#) (IPV) conformément aux dispositions du Programme d'IPV. La déclaration faite par le Centre de déclaration par téléphone n'empêche pas les transporteurs aériens choisis de participer au Programme d'IPV si l'ASFC l'exige.

24. Toute les lignes aériennes ou les propriétaires d'aéronefs commerciaux qui offrent un service de vols nolisés internationaux mais ne donnent pas un avis préalable et ne respectent pas les procédures d'autorisation pourraient voir leurs vols détournés vers un autre AOE s'il n'y a pas de personnel de l'ASFC disponible pour le dédouanement.

25. Des renseignements de base ayant trait aux exploitants étrangers qui demandent l'autorisation d'exploiter des services aériens vers et depuis le Canada se trouvent sur le [site Web de Transports Canada](#).

26. Les demandes de renseignements généraux ou de plus amples renseignements sur l'accès par vols nolisés à des aéroports particuliers doivent être adressées aux autorités suivantes :

Agence des services frontaliers du Canada

Division de la gestion des programmes et des politiques
 Direction des programmes des voyageurs
 Adresse électronique : TBPD-DPFV@cbsa-asfc.gc.ca

Division des politiques et gestion de programme
 Direction des programmes commerciaux
 Adresse électronique : fpa-ava@cbsa-asfc.gc.ca

Agence canadienne d'inspection des aliments

[Page Contactez-nous](#) (personnes-ressources)
[Système automatisé de référence à l'importation \(SARI\)](#)

Demandes de renseignements sur la délivrance des permis de l'Office des transports du Canada

Division des licences et affrètements, transport aérien
 Office des Transports du Canada
 Ottawa, Ontario, K1A 0N9
 Téléphone : 819-997-6359

Service après les heures normales, fin de semaine et jour férié : 613-769-6274

Télécopieur : 819-953-5572

Adresse électronique générale : FAX-LATA-ALCD@otc-cta.gc.ca

Transports Canada

Division des inspections à l'étranger

Téléphone : 613-990-1100

Télécopieur : 613-949-4227

Adresse électronique générale: FOA-AOE@tc.gc.ca

Santé Canada

Indice de l'adresse 0900C2

Ottawa, Ontario, K1A 0K9

Courriel: Info@hc-sc.gc.ca

Téléphone : 613-957-2991

Ligne sans frais : 1-866-225-0709

Télécopieur : 613-941-5366

Renseignements sur les pénalités

27. Lorsqu'une personne responsable du moyen de transport omet de signaler à l'ASFC le moyen de transport et les passagers ainsi que les membres d'équipage à son arrivée au Canada, l'imposition des pénalités et/ou la saisie contre le transporteur peut être imposée. Pour obtenir de plus amples renseignements sur le régime de sanctions administratives pécuniaires, veuillez consulter le [document-maître des infractions \(https://www.cbsa-asfc.gc.ca/trade-commerce/amps/mpd-dmi-fra.html\)](https://www.cbsa-asfc.gc.ca/trade-commerce/amps/mpd-dmi-fra.html).

Renseignements supplémentaires

28. Pour obtenir de plus amples renseignements, au Canada, communiquez avec le Service d'information sur la frontière, au **1-800-461-9999**. À l'étranger, composez le 204-983-3500 ou le 506-636-5064. Des frais d'interurbains s'appliqueront. Les agents sont disponibles du lundi au vendredi (de 8 h à 16 h, heure locale/sauf les jours fériés). Un service ATS est également disponible au Canada au **1-866-335-3237**.

Références	
Bureau de diffusion	Division de la gestion des programmes et des politiques Direction des programmes des voyageurs Direction générale des voyageurs
Dossier de l'administration centrale	
Références légales	Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés Loi sur les douanes Règlement de 2003 sur l'obligation de se présenter à un bureau de douane
Autres références	D1-2-1 et D2-5-5
Ceci annule le mémorandum D	D2-5-1 daté le 1 mai 2017