



Citoyenneté et
Immigration Canada

Citizenship and
Immigration Canada

ENF 15

Obligation des transporteurs

ENF 15 Obligations des transporteurs version 2

1	Objet du chapitre	1
2	Objectifs du programme	2
3	Loi et Règlement	3
3.1	Formulaires requis	3
4	Pouvoirs délégués	4
5	Politique ministérielle	5
5.1	Obligations et responsabilités des transporteurs	5
5.2	Présentation et détention de personnes soumises à un contrôle	5
5.3	Personnes que le transporteurs ne doit pas transporter	5
5.4	Examen des documents des passagers	6
5.5	Pouvoir du transporteur de détenir les documents de passagers	6
5.6	Étrangers non munis des documents voulus	6
5.7	Fourniture de l'information préalable sur les voyageurs (IPV) et l'information du dossier du passager (DP)	7
5.8	Fournir des informations sur les passagers après leur arrivée au Canada	8
5.9	Responsabilité en matière de frais médicaux	8
5.10	Obligation de fournir des installations	8
6	Définitions	10
7	Frais administratifs	11
7.1	Montant des frais	11
7.2	Procédures de calcul des frais administratifs	11
7.3	Responsabilité en matière de frais de détention	12
8	Protocole d'entente	13
8.1	Normes de rendement dans le protocole d'entente	13
8.2	Contenu du protocole d'entente	13
8.3	Dispositions de transit sans visa figurant dans le protocole d'entente	14
9	Renvoi d'étrangers par les transporteurs	15
9.1	Responsabilité de renvoi d'étrangers interdits de territoire	15
9.2	Avis transmis aux transporteurs de faire sortir une personne du Canada	15
9.3	Obligation du transporteur de prendre les dispositions de renvoi	16
9.4	Dispositions de renvoi prises par un agent	16
9.5	Dispositions de renvoi inacceptables	16
9.6	Responsabilités pour les coûts de renvoi	17
9.7	Communication des coûts de renvoi à la Section des transports de l'AC	17
10	Cautionnements	18
10.1	La caution liée à un cas particulier	18

10.2	Caution générale	19
10.3	Caution supplémentaire	19
11	Veiller à ce qu'un transporteur respecte ses obligations	21
11.1	Détention de véhicule ou de marchandise	21
11.2	Saisie d'un véhicule ou d'une marchandise	21
11.3	Aliénation d'un véhicule ou d'une marchandise saisie	22
11.4	Entreposage et sécurité du véhicule ou de la marchandise saisie	22
11.5	Enregistrement d'un certificat à la Cour fédérale	23

1 **Objet du chapitre**

Le présent chapitre décrit les obligations et responsabilités des transporteurs en ce qui a trait aux personnes qu'ils peuvent et ne peuvent pas amener au Canada et aux mesures d'exécution de la Loi que le ministère pourra appliquer contre les transporteurs qui ne respectent pas leurs obligations.

2 Objectifs du programme

Le programme a pour objet de veiller à ce que les transporteurs s'acquittent de leur rôle qui consiste à faciliter et à contrôler le mouvement international des voyageurs au mieux des intérêts du Canada et à ce que les transporteurs supportent une partie des coûts liés au transport au Canada d'étrangers interdits de territoire.

3 Loi et Règlement

Les articles L148 à L150 comprennent les obligations des transporteurs. Les articles R259 à R287 stipulent les règles de procédures visant les transporteurs.

3.1 Formulaires requis

Voici les formulaires requis :

Titre du formulaire	Numéro
Reçu officiel – Cautionnement en espèces	IMM 0410B
Frais à payer par les transporteurs	IMM 0459B
Confirmation par le transporteur au sujet des passagers transportés	IMM 1445B
Avis de retenue ou de saisie d'un véhicule ou de marchandises réglementées (En application du paragraphe 148(2) de la <i>Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés</i>)	IMM 5266B

4 Pouvoirs délégués

Aucune information disponible.

5 Politique ministérielle

5.1 Obligations et responsabilités des transporteurs

En vertu de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés (LIPR)* et son Règlement, les transporteurs ont plusieurs obligations, dont les suivantes :

- refuser de transporter les personnes non munies des documents voulus;
- présenter leurs passagers à un contrôle de l'immigration et les détenir jusqu'à la fin du contrôle;
- faire sortir du Canada les personnes qui sont frappées d'une mesure de renvoi;
- acquitter les frais administratifs, les frais médicaux et les frais de renvoi qui se rapportent à certaines catégories de personnes interdites de territoire;
- acquiescer aux demandes de verser une caution;
- fournir, aménager et entretenir des installations adéquates aux points d'entrée pour le contrôle, la détention et le renvoi des personnes interdites de territoire.

5.2 Présentation et détention de personnes soumises à un contrôle

En vertu de l'article L148(1)*b*), les transporteurs doivent présenter tous leurs passagers à un contrôle et les détenir jusqu'à la fin du contrôle. Le R37 précise le moment où le contrôle prend fin. Le R261 apporte d'autres éclaircissements, en stipulant que le transporteur a satisfait à son obligation de détenir une personne jusqu'à la fin du contrôle dès le moment où :

- l'agent l'a informé que le contrôle est terminé;
- l'entrée de celle-ci est autorisée en vue d'un contrôle complémentaire en vertu du L23;
- la personne est détenue en vertu du droit canadien.

Les personnes doivent être détenues à bord du véhicule dans lequel elles sont arrivées, à moins que le point d'entrée soit pourvu d'installations pour le contrôle et la détention de personnes. Ainsi, aux aéroports internationaux, les transporteurs détiennent habituellement leurs passagers à l'intérieur de l'aérogare, si ces derniers ne sont pas en transit. Toutefois, les personnes qui arrivent à bord de cargos doivent être détenues à bord du navire jusqu'à la fin du contrôle.

5.3 Personnes que le transporteurs ne doit pas transporter

L'article L148(1)*a*) stipule qu'un transporteur est interdit d'amener au Canada toute personne que l'agent lui a désignée. Par exemple, au comptoir d'enregistrement ou à la porte d'embarquement, un agent de contrôle de l'immigration (ACI) peut ordonner à un transporteur aérien de ne pas amener une personne munie de documents qu'il soupçonne d'être frauduleux ou une personne interdite de territoire pour criminalité ou pour raison de sécurité.

Un transporteur est également interdit d'amener au Canada toute personne non munie d'un passeport, d'un document de voyage ou d'un visa requis pour entrer au Canada. Le R259 contient la liste des documents réglementaires, dont les suivants :

ENF 15 Obligation des transporteurs version 2

- un document de voyage délivré à un résident permanent à l'étranger pour faciliter son retour au Canada;
- les passeports et documents de voyage visés aux R50(1) et R52(1);
- un document de voyage délivré par le Canada à une personne protégée;
- les visas visés au R6 et R7 sont exigés aux étrangers souhaitant entrer au Canada

5.4 Examen des documents des passagers

Au moment de faire embarquer les passagers qu'il amènera au Canada, le transporteur doit s'assurer qu'ils sont bien munis des documents visés au R259. Il doit refuser d'embarquer à destination du Canada les personnes non munies des documents voulus.

Si une personne est exemptée de l'obligation d'être munie d'un passeport ou d'un visa, notamment parce qu'elle prétend être citoyenne canadienne ou américaine, le transporteur doit exiger qu'elle lui présente une preuve suffisante de son identité et de sa citoyenneté.

Si un transporteur amène au Canada une personne interdite de territoire, il sera responsable de la renvoyer du Canada et de payer les coûts de son renvoi. L'article R279 prévoit aussi l'imposition de frais d'administration aux transporteurs commerciaux qui amènent au Canada des personnes non munies des documents voulus.

5.5 Pouvoir du transporteur de détenir les documents de passagers

En vertu de l'article L148(1)*b*), un transporteur doit s'assurer de mettre à la disposition de l'agent contrôlant un passager les documents visés au R259. L'article R260 explique qu'un transporteur doit conserver les documents réglementaires d'un passager pour fin de contrôle par un agent au Canada, s'il a des motifs de croire que le passager pourrait se débarrasser de ces documents avant son arrivée au pays. De même, le transporteur devra conserver les documents d'une personne, chaque fois qu'un agent de contrôle de l'immigration ou un autre agent le lui demande. Il doit fournir un reçu des documents qu'il détient et en fournir une copie à l'agent procédant au contrôle. Le type de reçu utilisé est laissé à la discrétion du transporteur.

5.6 Étrangers non munis des documents voulus

Les agents devraient remplir le champ Infraction du Transporteur du rapport du SSOBL, chaque fois qu'un étranger fait l'objet d'un rapport d'interdiction de territoire parce qu'il n'avait pas les documents voulus ou était par ailleurs inadmissible.

Preuve de la responsabilité du transporteur

Afin de prouver que le transporteur a amené au Canada un étranger inadmissible, il faudrait conserver les documents suivants dans le dossier :

- le billet d'avion;
- la liste nominative des passagers;
- la carte d'accès à bord;
- les étiquettes de bagages, des sacs de marchandises achetées en franchise ou des serviettes de table en papier comportant le logo du transporteur aérien;

- la déclaration du passager;
- l'imprimé du transporteur aérien montrant l'itinéraire de voyage du passager;
- le rapport du contrôle au débarquement;
- le formulaire IMM 1445B, Confirmation par le transporteur au sujet des passagers transportés, dûment signé par un représentant du transporteur.

5.7 Fourniture de l'information préalable sur les voyageurs (IPV) et l'information du dossier du passager (DP)

L'IPV comprend les données personnelles ci-après, qui figurent dans la zone de lecture automatique (ZLA) de la plupart des passeports et documents de voyage :

- le nom, le prénom et l'initial;
- la date de naissance;
- le pays émetteur du passeport ou du document de voyage ou, à défaut, la citoyenneté ou la nationalité de la personne;
- le sexe;
- le numéro de passeport ou, à défaut, le numéro du document de voyage qui établit son identité;
- le numéro du dossier de réservation.

L'IPV est saisie au moment de l'enregistrement du voyageur à l'aide d'un lecteur de passeports. Si un lecteur n'est pas disponible, les données sont saisies manuellement. Les renseignements ne figurant pas dans la ZLA seront saisis au moyen de liens électroniques avec le DP ou avec le système de contrôle des départs.

Obligation de fournir l'IPV

Sur demande d'un agent, les transporteurs commerciaux doivent, en vertu de l'article R269(1), fournir l'IPV de tous les passagers et membres du personnel du véhicule. Ils devront transmettre les IPV électroniquement ou par télécopieur, au moment du départ du véhicule de son dernier point d'embarquement avant son arrivée au Canada. Il sera ainsi possible de faire des vérifications judiciaires, des vérifications de sécurité et des vérifications du SSOBL avant l'arrivée du véhicule.

Au moment du départ réel de son aéronef, le transporteur transmet l'IPV à une base de données centralisée où les vérifications sont effectuées.

Obligation de permettre l'accès aux renseignements du système de réservations

L'article R269(2) exige qu'un transporteur commercial permette au ministère l'accès à son système de réservation ou, sur demande d'un agent, qu'il fournisse par écrit tous les renseignements dont il dispose sur les passagers ayant réservé une place à bord de son véhicule à destination du Canada.

Certains transporteurs emmagasinent des quantités importantes de DP dans leur système de réservation. Les données saisies dans le système varient d'un transporteur à l'autre. L'abréviation « DP » est surtout utilisée par les transporteurs aériens. Les autres types de transporteurs de passagers peuvent utiliser leur propre système de réservations et leur propre terminologie.

ENF 15 Obligation des transporteurs version 2

Unités d'analyse des passagers (UAP)

Les UAP analysent les données de l'IPV et du DP afin de s'assurer que les agents des points d'entrée et les équipes de débarquement et d'intervention disposent à l'avance d'assez de renseignements sur les personnes qui pourraient être interdites de territoire au Canada. Les UAP auront le pouvoir décisionnel de référer, à la ligne d'inspection primaire, avant leur arrivée au Canada, les individus qui devront être aiguillés vers un agent pour un deuxième contrôle.

5.8 Fournir des informations sur les passagers après leur arrivée au Canada

L'article R264 stipule qu'un transporteur doit fournir sans tarder les documents ci-après à l'agent, pourvu que celui-ci lui transmette la demande dans les 72 heures après le contrôle de l'individu au Canada :

- une copie du billet délivrée au passager;
- l'itinéraire du passager, y compris le lieu d'embarcation et les dates de ses déplacements;
- l'information sur le nombre et les types de passeports, de documents de voyages et de pièces d'identité utilisés par le passager.

5.9 Responsabilité en matière de frais médicaux

Si un agent l'ordonne de le faire, un transporteur doit, en vertu de l'article L148(1)c), soumettre à un examen, un traitement et une observation médicale un étranger qu'il a amené au Canada et qui est soumis aux conditions énoncées dans un rapport en vertu du paragraphe L44(1) ou qui est entré au Canada à titre de membre du personnel d'un véhicule, ou pour le devenir. L'article R263 stipule qu'un transporteur n'est pas responsable de payer les soins médicaux d'un étranger muni d'un visa, s'il démontre que l'état médical du ressortissant n'est pas dû à une négligence de sa part.

Envoie de la facture médicale aux transporteurs

Si un transporteur est responsable de frais médicaux, le fournisseur des services médicaux devrait le facturer directement. Ces coûts ne devraient pas être imputés au budget du CIC.

Le transporteur demeurera responsable de ces coûts tant que :

- l'étranger a besoin de soins médicaux et qu'il n'a pas reçu l'autorisation d'entrer au Canada à titre de résident temporaire ou permanent; ou
- le membre du personnel de son véhicule reste au Canada.

5.10 Obligation de fournir des installations

L'article L148(1)e) stipule qu'un transporteur doit fournir, aménager et entretenir des installations pour détenir et contrôler des personnes aux points d'entrée, si le ministre en fait la demande. L'article R271 précise que cette obligation vise les transporteurs commerciaux et les transporteurs qui exploitent un aéroport, un pont international ou un tunnel international.

Le ministre peut aussi :

- obliger un transporteur à apporter des améliorations aux installations et à apposer des affiches appropriées à ces installations ou qui favoriseront l'utilisation sécuritaire des installations;

ENF 15 Obligation des transporteurs version 2

- continuer d'utiliser les installations tant qu'il en aura besoin;
- ordonner à un transporteur d'effectuer des travaux de réfection pour que ses installations soient convenables à leur usage ou, s'il refuse d'obtempérer, sous-traiter les travaux et lui en facturer les coûts.

6 Définitions

Le R2 contient les définitions suivantes :

Terme	Définition
Mandataire	S'entend notamment des personnes au Canada qui fournissent des services de représentation aux propriétaires ou aux exploitants de véhicules ainsi qu'aux parties à des chartes-parties et aux propriétaires de systèmes de réservations.
Transporteur commercial	Transporteur qui exploite un véhicule commercial.
Véhicule commercial	Véhicule utilisé par un transporteur commercial à des fins commerciales.
Transporteur	S'entend notamment d'une personne qui exploite, affrète ou gère un véhicule ou un parc de véhicules ou en est propriétaire; d'un propriétaire ou exploitant de pont ou de tunnel internationaux; d'une administration aéroportuaire désignée, ou son mandataire
Véhicule	Moyen de transport maritime, fluvial, terrestre ou aérien.

Note : Au sens du règlement, le terme transporteur englobe les compagnies de transport, ainsi que les propriétaires particuliers de véhicules amenant eux-mêmes ou d'autres personnes au Canada.

7 Frais administratifs

En vertu de l'article R279, un transporteur pourrait être obligé de payer des frais administratifs s'il amène au Canada un étranger :

- qui est interdit de territoire parce qu'il n'est pas muni des documents voulus pour entrer au Canada;
- dont il avait reçu l'ordre de ne pas amener au Canada;
- qui est exempté de l'obligation d'être muni d'un passeport ou d'un document de voyage, mais qui n'est pas muni d'une preuve suffisante de son identité;
- qui ne s'est pas présenté à un contrôle à son arrivée au Canada;
- qui est entré à titre de membre du personnel d'un véhicule, ou pour le devenir, et qui est interdit de territoire.

L'article R279(2) prévoit l'exonération des frais administratifs, si le transporteur amène au Canada un étranger :

- qui est autorisé à entrer et à rester temporairement au pays, à l'exception d'un étranger qui est arrivé à titre de membre du personnel d'un véhicule, ou pour le devenir;
- qui est autorisé à retirer sa demande d'entrée au Canada et qui quitte le pays immédiatement;
- contre lequel une mesure de renvoi est prononcée au point d'entrée et qui quitte le pays immédiatement;
- qui a été renvoyé du Canada ou a quitté le pays conformément à une mesure de renvoi, mais qui doit y retourner parce qu'il s'est vu interdire l'entrée dans un autre pays;
- qui retourne au Canada conformément à une ordonnance de transfert prise en vertu de la *Loi sur l'entraide juridique en matière criminelle*, mais qui est frappé d'une mesure de renvoi non exécutée immédiatement avant son transfert à un État étranger;
- qui est muni d'un document de voyage de réfugié valide délivré par le ministre des affaires étrangères, qui l'autorise à revenir au Canada.

7.1 Montant des frais

Les frais d'administration ne couvrent qu'une partie des coûts totaux moyens engagés par le gouvernement pour contrôler, détenir et traiter les étrangers interdits de territoire qui sont amenés au Canada par les transporteurs. L'article R280(1) prévoit l'imposition de frais administratifs de 3 200 \$, à moins qu'un protocole d'entente entre le CIC et le transporteur ne soit en vigueur, auquel cas les frais sont fixés aux taux indiqués dans l'article R280(2).

La Section des transports détermine les frais administratifs imposables en se fondant sur les rapports du Système canadien de soutien (SCS) transmis à l'administration centrale depuis les points d'entrée ou les bureaux au Canada.

7.2 Procédures de calcul des frais administratifs

Sur réception d'un rapport du SCS, la Section des transports envoie au transporteur un avis d'évaluation des frais administratifs. L'avis indique la date limite de présentation d'observations pour

ENF 15 Obligation des transporteurs version 2

contester l'évaluation. Normalement, les transporteurs contestent l'allégation selon laquelle ils ont transporté la personne en question à la date et par le vol indiqué sur l'avis.

Conformément au R282(1), les observations doivent être déposées au plus tard 30 jours après réception de l'évaluation préliminaire. Si la Section des transports ne reçoit pas d'observations dans le délai de 30 jours, l'évaluation devient automatiquement définitive.

Par contre, si la section reçoit des observations avant la fin de l'échéance, il appartiendra au ministre de les examiner afin de confirmer ou d'annuler l'évaluation. Le transporteur recevra un avis écrit de sa décision.

Note : On utilise le SCS pour transmettre à l'administration centrale des renseignements détaillés sur les violations commises par les transporteurs. Le manuel du SCS explique la marche à suivre.

7.3 Responsabilité en matière de frais de détention

Les transporteurs ne sont pas directement responsables du paiement de frais de détention d'une personne donnée. Les frais administratifs qui leur sont imposés sont destinés à payer une partie de l'ensemble des frais de détention.

8 Protocole d'entente

Conformément au R280(2), les protocoles d'entente entre les transporteurs et le ministre peuvent prévoir des réductions de frais administratifs pour inciter les transporteurs à réduire le nombre de personnes non munies des documents voulus qui arrivent au Canada. En contrepartie du respect de certaines obligations énoncées dans l'entente, un transporteur pourrait profiter de réductions de 25 à 100 % des frais administratifs qui lui sont imposés. En signant le protocole d'entente, un transporteur a automatiquement droit à une réduction de 25 % des frais administratifs. Les réductions supplémentaires de 50 %, de 75 % et de 100 % sont accordées selon que le transporteur respecte les trois normes de rendement établies dans chaque protocole d'entente avec un transporteur. Les normes de rendement portent sur le nombre de contraventions pour lesquels des frais administratifs sont imposés au cours de chaque période de surveillance de six mois.

8.1 Normes de rendement dans le protocole d'entente

Les normes de rendement dans le protocole d'entente comportent trois chiffres en ordre croissant (p. ex., 284-426-568) correspondant à des réductions de frais de 100 %, de 75 % et de 50 % respectivement. Ainsi, si le transporteur se voit imposer 284 contraventions ou moins pour lesquelles des frais sont imposés, il sera exonéré des frais imposés au cours de la période subséquente de six mois, peu importe le nombre de passagers non munis des documents voulus qu'il amène au Canada pendant cette période. S'il se voit imposer 426 contraventions ou moins, il devra payer des frais de 800 \$ pour chaque contravention qui lui est infligée au cours de la période subséquente de surveillance. S'il se voit imposer 568 contraventions ou moins, il devra payer des frais de 1 600 \$ pour chaque contravention qui lui est infligée au cours de la période subséquente de surveillance. Enfin, s'il se voit imposer 568 contraventions ou plus, il devra payer des frais de 2 400 \$ pour chaque contravention qui lui est infligée au cours de la période subséquente de surveillance. Une réduction des frais ne pourra être consentie que si le transporteur démontre qu'il se conformait au protocole lorsqu'il a amené au Canada des passagers non munis des documents voulus.

8.2 Contenu du protocole d'entente

Conformément au R280(3), les protocoles d'entente doivent comprendre les dispositions obligatoires portant sur :

- la vérification des documents;
- la formation du personnel en matière de vérification des documents;
- l'utilisation de moyens techniques;
- la prévention des fraudes;
- les vérifications aux portes d'embarquement;
- l'échange de renseignements;
- les normes de rendement concernant la vérification des documents, le taux de contraventions et le taux d'interception d'étrangers interdits de territoire;
- le contrôle de l'observation des dispositions du protocole d'entente;
- la rétention de documents;

ENF 15 Obligation des transporteurs version 2

- la communication de l'IPV et des renseignements dans le DP;
- les passagers clandestins;
- la vérification de sécurité des membres d'équipage.

Si certaines dispositions ci-dessus ne concernent pas un transporteur donné, il faut quand même les inclure dans le protocole d'entente et indiquer qu'elles ne sont pas applicables.

8.3 Dispositions de transit sans visa figurant dans le protocole d'entente

Conformément au R190(3)c(i), les protocoles d'entente avec un transporteur aérien peuvent également comprendre des dispositions autorisant des ressortissants de certains pays à transiter par le Canada sans avoir un visa. Ces dispositions donnent pouvoir aux programmes de transit sans visa (TSV) en vigueur dans plusieurs aéroports au Canada.

9 Renvoi d'étrangers par les transporteurs

9.1 Responsabilité de renvoi d'étrangers interdits de territoire

L'article L148(1)f) stipule qu'un transporteur doit faire sortir du Canada les étrangers interdits de territoire qu'il a amenés au Canada. L'article R273 précise que les étrangers visés sont ceux :

- à qui il a été ordonné de quitter le Canada aux termes de l'article R40(1);
- à qui il a été ordonné de retourner aux États-Unis aux termes de l'article R41;
- qui sont autorisés à retirer leur demande d'entrée au Canada en vertu de l'article R42;
- qui font l'objet d'une mesure de renvoi exécutoire.

Le R273 stipule qu'un transporteur doit transporter l'étranger faisant l'objet d'une mesure de renvoi exécutoire, peu importe où ce dernier se trouve au Canada, jusqu'au véhicule qui servira à le faire sortir du Canada.

Exception

L'article R277 stipule qu'un transporteur n'a pas besoin de faire sortir du Canada un étranger qui a reçu l'autorisation d'entrer au Canada à titre de résident permanent ou temporaire ou qui était muni d'un visa. Toutefois, un transporteur doit toujours faire sortir du Canada un étranger amené au pays à titre de membre du personnel d'un véhicule, ou pour le devenir, peu importe si ce dernier avait reçu l'autorisation d'entrer au pays.

9.2 Avis transmis aux transporteurs de faire sortir une personne du Canada

L'article R276 stipule qu'un agent doit avertir un transporteur de son obligation de faire sortir un étranger du Canada. Il y a deux types d'avis :

Avis préliminaire R276(1)a)

Si un transporteur amène au Canada un étranger frappé d'une interdiction de territoire et qui fait l'objet d'une mesure de renvoi qui n'est pas encore exécutoire, l'agent doit informer le transporteur qu'il est ou pourrait être tenu de faire sortir la personne du Canada. L'agent procéderait ainsi si la personne a demandé l'asile ou que la mesure de renvoi fait l'objet d'un sursis d'exécution ou ne peut être exécutée immédiatement.

Avis de renvoi R276(1)b)

Lorsque la mesure de renvoi devient exécutoire, l'agent doit informer le transporteur de son obligation de faire sortir l'étranger du Canada et, au besoin, de le faire escorter.

Il n'y a pas de délai de la responsabilité du transporteur de faire sortir du Canada l'étranger interdit de territoire. Cette responsabilité reste en vigueur jusqu'à ce que la mesure de renvoi soit exécutoire, peu importe la date où le transporteur a amené l'étranger au Canada.

ENF 15 Obligation des transporteurs version 2

9.3 Obligation du transporteur de prendre les dispositions de renvoi

Après que le transporteur a été informé de son obligation de faire sortir l'étranger du Canada, l'article R276 stipule qu'il doit informer un agent sans tarder des dispositions qu'il a prises pour transporter l'étranger hors du pays.

Le transporteur doit faire sortir la personne du Canada dans les 48 heures après avoir informé un agent des dispositions qu'il a prises.

9.4 Dispositions de renvoi prises par un agent

Conformément au R276, l'agent prendra des dispositions pour faire sortir l'étranger du Canada dans les circonstances suivantes:

- le transporteur a négligé d'informer l'agent sans tarder des dispositions qu'il a prises après avoir reçu l'avis de son obligation de faire sortir l'étranger;
- le transporteur n'a pas fait sortir l'étranger du Canada dans les 48 heures après avoir informé un agent des dispositions qu'il avait prises;
- le transporteur a informé le ministère précédemment par écrit qu'il était inutile de lui envoyer un avis parce qu'il refusait ou n'était pas en mesure de transporter les étrangers interdits de territoire hors du Canada à bord de ses véhicules;
- l'agent a jugé que les dispositions prises par le transporteur étaient inacceptables.

Certains transporteurs, tels que les sociétés de transport maritime pourraient refuser ou ne seraient pas en mesure de faire sortir du Canada à bord de leurs navires des étrangers interdits de territoire. Ces sociétés ne souhaiteront peut-être pas recevoir un avis chaque fois qu'une mesure de renvoi prise contre un étranger qu'elles ont amené au Canada devient exécutoire. Si c'est le cas, elles devraient en informer le ministère par écrit. Par la suite, les agents ne seront plus tenus de leur envoyer un avis toutes les fois qu'une mesure de renvoi les concernant devient exécutoire.

9.5 Dispositions de renvoi inacceptables

Un agent doit déterminer si les dispositions prises par un transporteur pour transporter et escorter un étranger hors du pays sont acceptables. L'article R276 exige que les dispositions prises par le transporteur doivent respecter les critères suivants :

- l'étranger ne doit pas être interdit de territoire du pays de destination ou d'un pays de transit;
- la sécurité des passagers du véhicule doit être assurée;
- des escortes doivent être fournies, si un agent en fait la demande.

Voici des exemples de dispositions inacceptables :

- l'itinéraire comprend une escale dans un pays qui pourrait interdire ou refuser le transit sur son territoire d'une personne faisant l'objet d'une mesure de renvoi;
- le transport d'une personne dangereuse ou présentant un risque pour la sécurité à bord d'un vol commercial, sans qu'elle ne soit séparée des autres passagers;
- le recours à des escortes inexpérimentées ou non qualifiées ou à des mesures de détention contraires aux politiques ou procédures du ministère.

9.6 Responsabilités pour les coûts de renvoi

Si un transporteur doit faire sortir du Canada un étranger qu'il a amené au pays, il est aussi responsable de rembourser les frais engagés par le CIC pour renvoyer la personne (ou, le cas échéant, pour la tentative de son renvoi). Le R278 stipule que le transporteur est responsable de payer les divers coûts engagés lors du renvoi de l'étranger, notamment les suivants :

- les frais engagés à l'intérieur ou à l'extérieur du Canada pour son hébergement et son transport;
- les frais d'hébergement et de transport engagés par le ou les escortes fournies pour accompagner l'étranger;
- les frais versés pour l'obtention de documents de voyage pour l'étranger et pour toute personne l'escortant;
- les frais de repas, les faux frais et les autres dépenses connexes engagées;
- le salaire de base et des heures supplémentaires des escortes et de toute autre personne l'escortant;
- la rémunération des interprètes, du personnel médical et d'autres personnes qui participent au processus de renvoi.

9.7 Communication des coûts de renvoi à la Section des transports de l'AC

Le gestionnaire, Section des transports de la Direction générale de l'exécution de la loi de l'administration générale du CIC, a la responsabilité de s'assurer du recouvrement des coûts de renvoi pour lesquels les transporteurs sont responsables.

On indique les coûts de renvoi dans le formulaire IMM 0459B, qu'on transmet :

- par courrier à la Section des transports, Direction générale de l'exécution de la loi, Citoyenneté et Immigration Canada, 300, rue Slater, 8^e étage, Ottawa (Ontario) K1A 1L1;
- par télécopieur à la Section des transports au (613) 954-2381;
- par courriel comme pièce jointe à un agent de la Section des transports.

On peut parfois communiquer les renseignements sur les coûts de renvoi à la Section des transports de façon informelle par courriel ou par téléphone.

Après que les bureaux régionaux de CIC lui ont fourni tous les renseignements sur les coûts de renvoi, la Section des transports examine ces renseignements pour s'assurer qu'elles sont exactes et exhaustives. Elle peut demander aux bureaux régionaux de lui fournir des renseignements supplémentaires ou des copies de documents à l'appui, comme des demandes d'indemnité de déplacement. Une fois qu'elle est satisfaite que tous les coûts applicables lui ont été signalés, elle transmet les renseignements sur ces coûts dans un format normalisé aux Opérations comptables à l'AC de CIC pour l'établissement d'une facture à l'intention du transporteur responsable des coûts en question. Le gestionnaire de la Section des transporteurs peut autoriser les Opérations comptables à déduire de la facture une partie ou la totalité du montant de la caution versée par le transporteur.

Les Opérations comptables de l'AC de CIC ont la responsabilité d'établir la facture même et d'appliquer les procédures de comptabilisation et de recouvrement des coûts de renvoi. Ces activités n'entrent pas dans le champ de responsabilité des sections régionales des finances et de l'administration.

10 Cautionnements

L'article L148(1)h confère de vastes pouvoirs pour exiger des transporteurs qu'ils observent notamment les obligations suivantes en matière de sécurité :

- ne pas amener au Canada des personnes interdites de territoire;
- présenter les personnes aux contrôles et les détenir jusqu'à la fin de ceux-ci;
- veiller à l'examen et au traitement médical de personnes amenées au Canada;
- fournir les IPV et DP requis;
- fournir des installations pour le contrôle des personnes amenées au Canada;
- faire sortir du Canada les personnes interdites de territoire qu'ils ont amenées au pays;
- payer les frais de renvoi, de contrôle, de soins médicaux et les autres frais qu'ils sont responsable de payer.

En vertu de l'article R283, le ministre peut obliger un transporteur commercial à verser une caution. La caution peut se rapporter spécifiquement à un étranger interdit de territoire ou à la sécurité en général. Les coûts engagés par un transporteur commercial pour respecter ses obligations peuvent être déduits de la caution. Le R283(1) énonce les critères suivants pour déterminer le montant et le type de caution :

- la fréquence et la régularité des arrivées, réelles ou prévues, de véhicules lui appartenant qui amènent des personnes au Canada;
- le nombre de personnes qu'il amène ou prévoit amener au Canada à bord des véhicules lui appartenant;
- le fait que le transporteur ait amené au Canada un étranger interdit de territoire;
- le risque prévisible que le transporteur amène au Canada des étrangers interdits de territoire.

10.1 La caution liée à un cas particulier

L'aliéna R283(3) porte sur une caution particulière qui peut être exigée d'un transporteur ayant amené au Canada des personnes interdites de territoire. Ce type de caution doit toujours être en espèces. Le montant de la caution est versé dans le Fonds de garantie de l'immigration, qui ne génère pas d'intérêts. Les dépenses liées à ces personnes, que le transporteur est responsable de payer, sont automatiquement déduites de la caution.

Les agents maritimes pourraient être tenus de verser une caution pour les étrangers interdits de territoire qui arrivent au Canada à titre de membres d'équipage du navire ou clandestinement à bord du navire. Les transporteurs aériens n'ayant pas déposé une caution générale pourraient devoir verser une caution s'ils effectuent un atterrissage imprévu au Canada pour faire descendre des passagers malades ou présentant un danger pour la sécurité du vol. Les transporteurs ferroviaires et les compagnies d'autobus pourraient être obligés de payer une caution pour tout étranger interdit de territoire qu'ils amènent aux points frontaliers du Canada.

Le pouvoir d'exiger des transporteurs qu'ils déposent une caution à des fins spéciales est délégué aux agents dans les régions. Le montant de la caution spéciale doit être assez élevé pour couvrir les frais administratifs de 3 200 \$ et le coût moyen estimé de renvoi d'une personne sous escorte. L'AC a fixé le montant minimum requis à 15 000 \$ par cas. Toutefois, les agents peuvent et

devraient ordonner aux transporteurs de verser une caution plus importante si besoin est. Par exemple, si le passager clandestin provient de l'Afrique plutôt que de l'Europe, le montant exigé devra être beaucoup plus élevé, étant donné qu'il est plus dispendieux de renvoyer une personne en Afrique qu'en Europe. Par conséquent, le montant minimum recommandé pour un passager clandestin africain est de 25 000 \$.

On devrait fournir des directives par écrit sur le paiement de cautions en espèces. Une fois qu'un agent du ministère a reçu la caution, il doit remplir le reçu officiel IMM 0410B et remettre l'original du reçu au transporteur et distribuer les copies de celui-ci tel qu'il est indiqué.

On conserve une caution visant un étranger particulier interdit de territoire jusqu'à ce que toutes les mesures d'exécution de la loi prises contre l'intéressé soient terminées et que le transporteur a payé tous les montants dont il est redevable.

10.2 Caution générale

La plupart des transporteurs aériens assurant le transport international de passagers en direction ou en partance du Canada doivent déposer une caution générale en espèces. Dans certains cas, on peut accepter d'autres formes de caution, comme une lettre de crédit de soutien renouvelable et irrévocable. Le pouvoir d'exiger que les transporteurs versent une caution générale est délégué au personnel de niveau de gestion à l'AC.

Le dépôt d'une caution générale est une condition préalable à tout protocole d'entente entre un transporteur et le ministre. Le protocole d'entente précise si la caution générale doit être payée en espèces ou sous une autre forme, comme une lettre de crédit. Il n'y a que les transporteurs ayant conclu un protocole d'entente avec CIC qui peuvent soumettre une lettre de crédit en guise de caution générale. Tous les autres transporteurs doivent payer comptant.

Conformément au R283(2), le montant de la caution générale est fixé en tenant compte des antécédents du transporteur en matière d'observation de la Loi et du risque prévisible que le transporteur amène au Canada des étrangers interdits de territoire. Le montant minimum exigé actuellement est de 50 000 \$.

Habituellement, les transporteurs doivent payer la caution en espèces, qui est ensuite déposée dans un compte productif d'intérêts. Toutefois, le R283(3) stipule que les transporteurs signataires d'un protocole d'entente peuvent fournir une autre forme de caution, s'ils démontrent qu'il est peu probable qu'ils ne payent pas une dette. En guise de caution, ils pourront soumettre une lettre de crédit de soutien renouvelable et irrévocable délivrée par une banque canadienne. Cette dérogation est habituellement accordée aux transporteurs bien établis ayant un degré élevé de solvabilité, de bons antécédents de paiement et assurant un service de transport régulier sur toute l'année au Canada.

Si un transporteur cesse ses activités au Canada, sa caution générale ne sera pas remboursée avant que les mesures d'exécution de la loi prises contre les étrangers interdits de territoire qu'il a amenés au Canada soient terminées et qu'il a payé tous les montants dont il est redevable.

10.3 Caution supplémentaire

En vertu de l'article R283, le ministre peut, n'importe quand, obliger un transporteur à verser une caution supplémentaire, si le montant que ce dernier a déposé initialement n'est plus considéré comme adéquat ou que la somme en cautionnement a beaucoup diminué, par suite de déductions faites conformément aux obligations de la caution. De plus, le transporteur peut être obligé de remplacer une caution générale sous forme de lettre de crédit de soutien renouvelable et

ENF 15 Obligation des transporteurs version 2

irrévocable par une caution en espèces d'un montant égal ou supérieur à celle qui est indiquée dans la lettre de crédit, si les critères prévus au R283 sont modifiés. Par exemple, un transporteur peut être obligé de payer une caution plus importante, s'il n'observe pas la Loi, s'il court de plus grands risques d'amener au Canada des étrangers interdits de territoire ou si le coût estimé de leur renvoi a été revu à la hausse. De plus, une lettre de crédit pourrait ne plus être acceptée d'un transporteur, s'il ne peut plus démontrer qu'il existe peu de risques qu'il ne paye pas une dette.

11 Veiller à ce qu'un transporteur respecte ses obligations

Si un transporteur n'obtempère pas à une directive de payer une caution ou les coûts pour lesquels il est responsable, les mesures suivantes d'exécution de la Loi peuvent être prises :

- rétention, saisie ou confiscation de tout véhicule ou marchandise, en vertu de l'article L148(2);
- enregistrement d'un certificat à la Cour fédérale, en vertu de l'article L146

11.1 Détention de véhicule ou de marchandise

L'article L148(2) autorise la détention de tout véhicule ou marchandise utilisé par le transporteur et qui effectivement est présent au Canada. L'article R284 précise que le terme « marchandise » exclut les immeubles, les terrains et les installations de transport. Le pouvoir de détenir un véhicule est confié au directeur général, Exécution de la loi.

Note : Afin de détenir un véhicule, il faut remplir le formulaire IMM 5266B Avis de retenue ou de saisie d'un véhicule ou de marchandises réglementées. Les gestionnaires de l'administration centrale peuvent demander aux régions de détenir des véhicules afin d'obliger un transporteur à s'acquitter de frais administratifs ou de coûts de renvoi impayés.

La détention du véhicule est effective dès qu'un Avis de retenue ou de saisie d'un véhicule ou de marchandises réglementées (IMM 5266) dûment signé est remis au capitaine ou à toute autre personne responsable du véhicule. Pour s'assurer de l'interdiction de départ du véhicule, l'agent devrait, après avoir remis l'avis, en transmettre des copies, le cas échéant, aux administrations locales suivantes :

- l'Agence des douanes et du revenu du Canada;
- le Centre de trafic maritime, Garde côtière canadienne;
- l'administration locale de pilotage;
- la tour de contrôle de l'aérodrome.

Le véhicule doit être cédé au transporteur dès qu'il a payé le montant exigé ou respecté ses obligations. Il faut ensuite avertir immédiatement les administrations concernées que le véhicule a été remis au transporteur en question.

11.2 Saisie d'un véhicule ou d'une marchandise

Bien qu'on puisse saisir un véhicule sans d'abord l'avoir détenu, on ne devrait utiliser cette mesure qu'en dernier recours. Le transporteur continu d'être propriétaire du véhicule qui a été détenu. Toutefois, si CIC saisit le véhicule, il en prend possession et devient donc responsable de payer les coûts de la manipulation, de l'entretien et de l'aliénation du véhicule.

Le pouvoir de saisir un véhicule en vertu de l'article L148(2) est délégué au personnel du niveau de la direction à l'administration centrale.

ENF 15 Obligation des transporteurs version 2

Conformément au R286(1), après la saisie du véhicule, le ministre devrait faire un effort raisonnable pour avertir le propriétaire légitime de la saisie de son véhicule.

Afin de saisir un véhicule, il faut remplir le formulaire IMM 5266B Avis de retenue ou de saisie d'un véhicule ou de marchandises réglementées. La saisie d'un véhicule est effective dès que le formulaire IMM 5266 dûment signé est remis au capitaine ou à toute autre personne responsable du véhicule. Aussitôt après l'avoir remis, l'agent devrait en transmettre des copies, le cas échéant, aux administrations locales concernées.

Il doit notamment transmettre l'avis au directeur de port (s'il s'agit d'un navire) ou au responsable de la tour de contrôle (s'il s'agit d'un aéronef) et lui fournir des renseignements précis concernant l'identification du véhicule : le nom et l'immatriculation du navire, le numéro de vol ou le type d'aéronef et son immatriculation, le nom du transporteur et ainsi que le pouvoir d'effectuer une saisie. Grâce à cet avis, le directeur de port ou le responsable de la tour de contrôle pourra refuser de donner au véhicule la permission de quitter le port ou de décoller.

11.3 Aliénation d'un véhicule ou d'une marchandise saisie

Conformément au R286(2), CIC peut vendre un véhicule ou une marchandise saisi en vertu de l'article L148(2) et verser au transporteur le produit de la vente, après en avoir déduit le montant qui lui était exigé. Toutefois, CIC remettra le véhicule ou la marchandise au transporteur s'il :

- paye la contrepartie en espèces de la valeur, au moment de la saisie, du bien, selon le cas, et des frais de saisie ou de rétention du bien;
- paye soit la caution garantie exigée en vertu de la Loi, soit le montant des frais dus par le transporteur, accompagnés des frais de saisie et de rétention du bien;
- fournit une preuve selon laquelle il se conforme à ses obligations et a remboursé l'État des frais de saisie et de rétention du bien.

11.4 Entreposage et sécurité du véhicule ou de la marchandise saisie

Lorsque CIC saisit un véhicule ou une marchandise d'un transporteur, il devrait se renseigner le plus souvent possible auprès de lui, des mesures à prendre pour prendre soin correctement du bien. Au début de la période de sa saisie, le gestionnaire qui dirige la saisie du véhicule ou de la marchandise devrait commander une expertise de la valeur et de l'état du bien saisi. Les agents devraient s'assurer que CIC a la responsabilité de veiller à ce que des procédures soient en place pour garantir la sécurité des biens saisis. Voici les procédures couramment suivies :

- faire remorquer un véhicule vers un autre endroit;
- engager une équipe temporaire pour déplacer le bien;
- engager une entreprise de sécurité pour assurer la protection du bien;
- conserver en lieu sûr le journal de bord ou le carnet de vol du véhicule;
- prendre des mesures préventives, le cas échéant, pour protéger le bien par temps froid.

Pour plus d'information sur les saisies, reportez-vous au chapitre ENF 12. Ce chapitre porte sur les saisies effectuées en vertu de l'article L140, mais il comprend aussi des renseignements sur l'aliénation de biens saisis en vertu de l'article L148(2).

11.5 Enregistrement d'un certificat à la Cour fédérale

Conformément à l'article L146, si le transporteur n'a pas de véhicules ou de marchandises au Canada qui pourraient être saisis, CIC peut recouvrer le montant exigé du transporteur en enregistrant un certificat à la Cour fédérale.

La direction de l'administration centrale a le pouvoir de constater par certificat qu'un transporteur n'a pas payé le montant exigé de lui. C'est habituellement le directeur général de la Direction générale de l'exécution de la Loi qui signe le certificat.

Si un agent régional n'est pas en mesure de procéder à la détention d'un véhicule pour obliger le transporteur à payer une caution, il peut faire rapport à la section des transports du manquement du transporteur à ses obligations, afin de faire enregistrer le montant exigé de lui.

Une fois qu'il est enregistré, le certificat a le même effet que celui d'un jugement de la Cour fédérale. C'est-à-dire que le ministère peut déposer un bref d'exécution (*feri facias*) auprès d'un shérif, qui pourra ensuite exécuter le jugement en saisissant des biens du transporteur en contrepartie des sommes exigées de lui. En réalité, il s'agit habituellement de saisie du montant payable sur le compte bancaire du transporteur.

Le transporteur est responsable de payer les frais d'enregistrement d'un certificat.