

MÉMORANDUM D3-2-1

Ottawa, le 9 août 2001

En résumé

OBJET

TRAFIC AÉRIEN INTERNATIONAL

Nous avons mis à jour la page 7 du mémorandum D3-2-1 du 23 mars 2000. Au paragraphe 29 de ce mémorandum, le numéro de téléphone donné pour l'Office des transports du Canada n'est plus valide. Veuillez remplacer l'ancienne version de la page 7 avec cette nouvelle version.

MÉMORANDUM D3-2-1

Ottawa, le 23 mars 2000

OBJET

TRAFIC AÉRIEN INTERNATIONAL

Ce mémorandum énonce les procédures douanières relatives à la déclaration, à l'utilisation et au contrôle des aéronefs du service international.

LIGNES DIRECTRICES ET RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

DÉCLARATION

1. Les pilotes sont tenus d'atterrir soit à un aéroport d'entrée (AOE) canadien autorisé soit à un site préapprouvé aux fins de CANPASS. Dans un cas comme dans l'autre, le défaut de faire une déclaration à la douane de la façon établie peut entraîner la saisie ou la confiscation de l'aéronef.

INDICATIFS D'AÉROPORTS

2. La désignation d'aéroport d'entrée (AOE) indique que les aéroports ont été autorisés par les douanes pour l'arrivée et le départ de vols internationaux. La désignation d'AOE ne renvoie qu'aux exigences douanières et ne s'applique pas aux installations aéroportuaires fixes ni aux capacités opérationnelles.
3. Selon les exigences liées aux opérations et à la sécurité, il peut y avoir des restrictions quant au nombre de passagers internationaux que peuvent contrôler les douanes en un temps donné. Le cas échéant, dans certains endroits, le débarquement par étapes peut être permis pour les gros aéronefs. Le transporteur aérien ou son mandataire est responsable du débarquement ordonné des passagers. Pour obtenir plus de renseignements, consultez le mémorandum D2-5-1, *Accès aux aéroports par vols nolisés*.

DÉFINITIONS

4. a) **AOE** – Aéroport d'entrée autorisé pour le dédouanement des aéronefs de toutes catégories et tailles.
- b) **AOE – 15** – Aéroport d'entrée autorisé pour le dédouanement des aéronefs ne transportant pas plus de 15 passagers.
- c) **AOE – 100 (débarquement par étapes : 200)** – Aéroport d'entrée autorisé pour le dédouanement des aéronefs ne transportant pas plus de 100 passagers ou, si l'on procède au débarquement par étapes, pas plus de 200 passagers.

Nota : Pour savoir si des services douaniers pour les expéditions commerciales sont offerts à des aéroports précis, consultez le mémorandum D1-1-1, *Liste des bureaux de douane*.

DOCUMENTATION

5. Les transporteurs commerciaux réguliers ou non réguliers exploitant des lignes internationales ou transfrontières ne sont pas tenus de présenter un formulaire AG1, *Déclaration générale (Sortie/Entrée)*, ou tout autre document similaire, pour les passagers et pour l'équipage quand ils doivent être contrôlés par des agents dans un bureau de douane mis en place à cet effet. Tout le fret transporté sur ces vols doit être inscrit sur une lettre de transport aérien ATAI ou sur un formulaire A8A, *Document du contrôle du fret des douanes*.
6. Les transporteurs aériens ne transportant que du fret n'ont pas à remplir de formulaire AG1 ni de document similaire. Tout le fret transporté doit être inscrit sur un document de contrôle du fret acceptable par les douanes.
7. Les pilotes effectuant des vols non commerciaux ne sont pas tenus de présenter un formulaire AG1. Ils doivent cependant se présenter en personne aux douanes. L'aéronef sera déclaré sur un formulaire E99, *Déclaration – Douanes Canada*, pour témoigner du passage à la douane.
8. Au Yukon, dans les Territoires du Nord-Ouest et au Nunavut (au nord du 60° parallèle), où les formalités douanières ne relèvent pas des douanes proprement dites mais d'agents de la GRC ou de fonctionnaires d'un organisme du gouvernement du Canada, tous les vols devront faire l'objet d'une déclaration générale.
9. Dans le cas d'un aéronef partant du Canada, il ne sera pas nécessaire de fournir une déclaration générale ou un document similaire; cependant, l'exportation de certaines marchandises doit être déclarée. Pour obtenir plus de renseignements, consultez le mémorandum D3-2-4, *Transport du fret aérien – Exportations*.
10. Pour prouver son passage au Canada (entrée et sortie), il est possible que l'exploitant d'un aéronef ait besoin d'une déclaration générale. Les douanes continueront à valider ces documents, à titre gracieux, en y apposant un timbre dateur officiel.

PRESTATION DE SERVICES DOUANIERS

11. Les heures d'ouverture et les types de services douaniers offerts aux aéroports d'entrée désignés peuvent varier selon le type d'aéroport, l'emplacement géographique, les installations ou la saison. Des renseignements sur les bureaux y compris les adresses, les numéros de téléphone, les heures d'ouverture et les types de services offerts sont indiqués dans le mémorandum D1-1-1.
12. À certains aéroports, les douanes peuvent exiger que les vols internationaux soient annoncés à l'avance. Le délai d'avis est précisé dans le mémorandum D1-1-1, ainsi que dans les publications portant sur l'aéronautique. En cas de divergences, le mémorandum D1-1-1 a prépondérance.
13. Il est possible que s'applique le recouvrement des coûts ou des frais de services spéciaux à certains aéroports pour des services douaniers nouveaux ou additionnels. Pour obtenir des renseignements sur le recouvrement des coûts, consultez le mémorandum D1-2-1, *Services spéciaux*, ou communiquez avec le bureau local de douane à l'aéroport de destination.
14. Lorsque des services de vol d'affrètement contre paiement ou autre rémunération sont envisagés, veuillez consulter les lignes directrices et les conditions liées à l'approbation dans le mémorandum D2-5-1.

PROGRAMME CANPASS

15. Le programme CANPASS permet à des participants présélectionnés et approuvés au préalable d'atterrir à certains sites lorsque les services douaniers ne sont pas offerts. Les participants approuvés sont également exemptés du recouvrement des coûts et de frais de services spéciaux lorsqu'ils atterrissent à des aéroports d'entrée désignés en dehors des heures normales d'ouverture. Pour obtenir plus de renseignements au sujet de CANPASS, veuillez communiquer avec votre bureau local de douane ou écrire à l'adresse suivante :

Droit d'utiliser un aéronef appartenant à un particulier ou à une entreprise

16. Les aéronefs étrangers pour lesquels les taxes n'ont pas été acquittées peuvent être utilisés uniquement pour le trafic international pour l'aller-retour entre un point à l'étranger et un (des) point(s) au Canada. Le transport de résidents canadiens vers l'extérieur ou pour leur retour au Canada est autorisé à condition que le vol soit exclusivement destiné au trafic international.

17. L'exploitation non commerciale d'un aéronef privé non canadien par un non-résident du Canada n'est généralement pas soumise à des restrictions. Les formalités douanières afférentes à ces aéronefs sont expliquées plus en détail dans le memorandum D2-1-1, *Importation temporaire de bagages et de moyens de transport par les non-résidents*.

18. Les aéronefs d'entreprise non canadiens sont limités au Canada aux vols de services internationaux à destination ou en provenance du Canada, et ne doivent pas effectuer de vols d'un point à l'autre au Canada. Lors de vols internationaux, l'aéronef peut faire escale au Canada à plusieurs points et débarquer ou embarquer de nouveau des passagers, à la condition qu'il s'agisse des mêmes passagers qui arrivent de l'étranger. De plus, lors du vol, l'aéronef peut faire escale à un ou plusieurs points au Canada et débarquer et embarquer de nouveau des passagers qu'il amènera hors du pays dans un vol destiné à l'étranger.

19. Dans leur définition d'un vol international, les douanes ont toujours permis la prise à bord de passagers canadiens, lorsque le transport de ces passagers est fortuit par rapport au motif déclaré du vol.

Exemple : Un aéronef basé aux États-Unis transportant du personnel d'une entreprise d'un lieu aux États-Unis à une réunion ou une conférence à une succursale dans une ville canadienne peut, sur son trajet, arrêter dans une autre ville canadienne et prendre à son bord d'autres employés qui assisteront à la même réunion ou conférence. L'aéronef peut par la suite ramener les mêmes passagers canadiens dans la ville canadienne où ils avaient embarqué, au cours du vol de retour au point situé aux États-Unis.

Nota : Les douanes considèrent généralement que les aéronefs d'entreprise effectuent des activités non commerciales, à moins qu'ils effectuent un vol commercial d'affrètement ou une autre activité rémunérée. Cependant, certaines activités d'entreprise peuvent entrer dans la catégorie des services aériens commerciaux en vertu d'autres dispositions législatives canadiennes et être interdites à titre de service aérien entre deux points au Canada. Les exploitants d'aéronefs d'entreprise doivent consulter l'Office des transports du Canada (OTC) au sujet des restrictions possibles visant le transport des passagers entre des points au Canada (voir l'adresse au paragraphe 29).

20. Il est absolument interdit à un aéronef étranger pour lequel les taxes n'ont pas été acquittées d'entrer au Canada dans le seul but de transporter des passagers d'un endroit à un autre au Canada. Dans ces cas, on considère que l'aéronef a été importé au Canada dans ce but précis et qu'il n'effectue pas un service aérien international.

21. Lorsqu'un aéronef appartenant à une entreprise ou à un particulier résidant à l'étranger arrive au Canada avec des marchandises et du matériel provenant de l'extérieur, l'arrêt demandé aux fins du dédouanement n'est pas considéré comme étant une interruption du vol international. Par conséquent, après le dédouanement, les marchandises et le matériel peuvent continuer leur voyage dans le même aéronef jusqu'à destination.

Aéronefs de démonstration

22. Comme il est expliqué dans le memorandum D8-1-9, *Décret de remise visant les aéronefs de démonstration importés*, les aéronefs de démonstration peuvent être importés temporairement au Canada en franchise de la TPS.

23. Tout aéronef de démonstration importé doit être déclaré sur le formulaire E29B, *Permis d'admission temporaire*. Tout aéronef vendu au Canada devra être déclaré en détail immédiatement afin que le formulaire E29B soit annulé. Consultez le mémorandum D8-1-9 pour l'ensemble des instructions.

Matériel de réparation et d'entretien pour les aéronefs étrangers

24. Les machines et le matériel utilisés à l'intérieur d'un aéroport international pour la réparation et l'entretien d'aéronefs enregistrés à l'étranger peuvent être importés au Canada en franchise des droits de douane, mais restent assujettis au paiement de la TPS. Pour obtenir plus de renseignements à ce sujet, reportez-vous au mémorandum D8-2-5, *Décret de remise de l'équipement d'entretien d'aéronefs étrangers*.

Restrictions concernant l'utilisation d'aéronefs étrangers

25. L'approbation de vol accordée par l'OTC ne signifie pas que les aéronefs sur lesquels les taxes n'ont pas été acquittées peuvent servir à des activités lucratives entre différents endroits au Canada.

26. De temps en temps, des groupes de non-résidents affrètent des aéronefs sur lesquels les taxes n'ont pas été acquittées pour visiter différents centres canadiens. Normalement, le mouvement effectué d'un endroit à un autre par un moyen de transport sur lequel les taxes n'ont pas été acquittées est considéré comme du cabotage. Cependant, ce mouvement est permis, si, venant de l'étranger, les passagers sont amenés au Canada par un transporteur qui effectue un voyage affrété continu.

Licences de l'OTC

27. En plus de devoir effectuer les formalités douanières liées au service international, la plupart des transporteurs aériens commerciaux doivent également obtenir une licence de l'OTC. Il y a trois catégories de licence :

- a) le service national – pour les transporteurs canadiens uniquement;
- b) le service international à horaire fixe – pour les transporteurs aériens canadiens et étrangers;
- c) le service international sans horaire fixe – pour les transporteurs aériens canadiens et étrangers incluant ceux désignés en vertu de l'*Accord sur le transport aérien conclu entre le gouvernement du Canada et celui des États-Unis*.

28. Les transporteurs aériens non canadiens fournissant un service de transport aérien commercial autorisé en vertu de la licence délivrée par l'OTC ne peuvent prendre à leur bord des passagers ou du fret à un point d'embarquement au Canada pour les transporter à un autre point au Canada. Toutefois, le titulaire de la licence peut faire escale à un point au Canada dans le cas uniquement de passagers embarqués aux États-Unis qu'il ramènera ensuite sur ce territoire. Le cas échéant, les passagers doivent demeurer à bord de l'aéronef, à moins que l'utilisation de deux aéronefs différents soit précisée dans le contrat d'affrètement.

29. Pour obtenir des renseignements complets sur les exigences d'obtention d'une licence de l'OTC, le jumelage d'aéronefs et les types d'affrètement, vous pouvez communiquer avec l'organisme suivant :

Secrétariat
Office des transports du Canada
Ottawa ON K1A 0N9

ou composer le numéro de téléphone suivant

durant les heures normales : (819) 997-6359
après les heures normales : (613) 769-6274

30. Les douanes inspectent les documents des aéronefs de façon périodique pour confirmer leur conformité par rapport aux limites d'emploi établies par l'OTC.

Vols internationaux, aéronefs des Forces armées canadiennes

31. Les aéronefs exploités par les Forces armées canadiennes ne peuvent pas transporter des marchandises sous douane entre des endroits situés au Canada, étant donné que les Forces armées canadiennes ne sont pas un transporteur cautionné.

32. Tous ces aéronefs doivent effectuer leur atterrissage initial au Canada dans un aéroport desservi par les douanes lorsqu'ils effectuent des vols internationaux et transportent des marchandises, des bagages ou des personnes ne faisant pas partie de l'équipage normal. Le pilote assume la responsabilité de tout avis préalable nécessaire, de la déclaration d'entrée et de la déclaration aux douanes des passagers, du fret et des bagages transportés à bord.

Aéronefs exploités par les forces armées de nations étrangères

33. Les aéronefs exploités par les forces armées de nations étrangères doivent faire l'objet d'une déclaration d'entrée aux douanes au moment de leur atterrissage initial au Canada. Ils sont assujettis à toutes les exigences douanières lorsqu'ils sont utilisés pour transporter du personnel, des bagages, du matériel, du courrier ou toute autre cargaison. S'il ne s'agit que d'une brève escale et si l'aéronef ne transporte pour l'exportation aucune marchandise devant faire l'objet de documents d'exportation, les déclarations d'entrée et de sortie seront établies simultanément. Si l'aéronef ne transporte que des membres d'équipage, un rapport verbal suffit; cependant, l'agent des douanes de service peut décider de faire un examen de l'aéronef ou des bagages de l'équipage.

Recherche aérienne et opérations de sauvetage

34. Des centres de coordination de sauvetage (CCS) des Forces armées canadiennes ont été mis sur pied en plusieurs endroits au Canada. Les douanes doivent collaborer par tous les moyens, en vue de faciliter le mouvement international des avions qui effectuent des missions de recherche et de sauvetage.

35. S'il se produit un incident, que ce soit au Canada ou aux États-Unis, et que les avions d'un ou des deux pays doivent traverser la frontière, l'agent responsable de la recherche du CCS transmettra immédiatement aux douanes ce qui suit :

- a) les détails complets concernant tous les avions prenant part à l'opération, y compris les marques d'identification et le nombre de membres d'équipage;
- b) le territoire devant faire l'objet de la recherche;
- c) la durée du séjour;
- d) les possibilités d'atterrissage;
- e) les points d'atterrissage précis ou probables.

Nota : Si ces renseignements concernent un territoire qui est du ressort d'un autre ou d'autres bureaux de douane, ils doivent être transmis immédiatement à tous les intéressés.

36. Les avions survolant le Canada lors de missions de recherche et de sauvetage n'ont pas besoin de présenter de documents ni de déclarations à moins qu'ils n'atterrissent. Dans le cas d'un atterrissage effectué à un aéroport desservi par les douanes, un rapport verbal à l'arrivée et au départ sera suffisant, à moins que des passagers ou des marchandises ne soient embarqués ou débarqués. Dans les cas d'atterrissages effectués en des endroits qui ne figurent pas sur la liste des aéroports desservis par les douanes, le CCS communiquera aux douanes le point d'atterrissage, l'identification de l'avion, la durée du séjour et tout autre détail pertinent. Cette déclaration peut être verbale ou écrite.

37. Tout le matériel et toutes les marchandises ou fournitures apportés au Canada dans le cadre de l'opération conjointe pourront entrer en franchise à la condition d'être utilisés au cours de la recherche ou exportés à la fin de la mission. Les articles qui ne sont pas consommés ou exportés seront assujettis aux droits et taxes, s'il y a lieu. Il faut tenir une liste de contrôle du matériel, des marchandises et des

fournitures en question, au besoin. Un inventaire des matières provenant d'épaves étrangères doit être soigneusement dressé, selon qu'elles sont exportées ou importées.

RÉFÉRENCES

BUREAU DE DIFFUSION –

Politique visant les transporteurs et le fret
Division des processus d'importation
Direction de la politique et coordination opérationnelles

RÉFÉRENCES LÉGALES –

Loi sur les douanes
Loi sur l'aéronautique
Loi de 1987 sur les transports nationaux

DOSSIER DE L'ADMINISTRATION CENTRALE –

s/o

CECI ANNULE LES MÉMORANDUMS « D » –

D3-2-1, le 1^{er} janvier 1991

AUTRES RÉFÉRENCES –

D1-1-1, D1-2-1, D2-5-1, D3-2-4, D3-2-5, D8-1-4, D8-1-9, D8-2-5

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.