



Ottawa, le 28 décembre 2006

MÉMORANDUM D3-2-1

En résumé

TRAFIC AÉRIEN INTERNATIONAL

1. Le présent mémorandum a été révisé afin de clarifier les exigences de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) en ce qui a trait à l'utilisation autorisée des aéronefs étrangers servant au transport commercial international. Les dispositions relatives à l'utilisation autorisée des aéronefs appartenant à un particulier ou à une entreprise ont été supprimées.
2. En outre, l'exigence relative à l'inspection des licences délivrées par l'Office des transports du Canada (OTC) a été supprimée.



Imprimé au Canada



Ottawa, le 28 décembre 2006

MÉMORANDUM D3-2-1

TRAFIC AÉRIEN INTERNATIONAL

Ce mémorandum énonce les procédures de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) relatives à la déclaration, à l'utilisation et au contrôle des aéronefs du service international.

LIGNES DIRECTRICES ET RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Transport commercial international

1. Le transport commercial international désigne toute activité de transport donnant lieu ou devant donner lieu au transport de personnes ou de marchandises en vertu d'un contrat de location ou de détention, ou toute activité de transport de personnes ou de marchandises par une entreprise ou pour le compte d'une entreprise en échange d'une contrepartie financière, lorsque les personnes ou les marchandises sont transportées :

- a) d'un endroit à l'étranger à un endroit au Canada;
- b) d'un endroit au Canada à un endroit à l'étranger;
- c) d'un endroit à un autre endroit à l'étranger, en passant par le Canada.

2. Les procédures de l'ASFC relatives aux opérations non commerciales des aéronefs non canadiens appartenant à un particulier ou à une entreprise sont expliquées dans le Mémorandum D2-1-1, *Importation temporaire de bagages et de moyens de transport par les non-résidents*, et dans le Mémorandum D2-5-10, *Aviation générale transfrontalière – Déclaration par téléphone et programmes CANPASS*.

Déclaration

3. Les pilotes sont tenus d'atterrir à un aéroport d'entrée (AE) canadien. Le défaut de faire une déclaration à l'ASFC de la façon établie peut entraîner l'imposition d'une amende ou la saisie et la confiscation de l'aéronef.

Indicatifs d'aéroports

4. La désignation d'AE indique que les aéroports ont été autorisés par l'ASFC pour l'arrivée et le départ de vols internationaux. La désignation d'AE ne renvoie qu'aux exigences de déclaration de l'ASFC et ne s'applique pas aux installations aéroportuaires fixes ni aux capacités opérationnelles.

5. Selon les exigences liées aux opérations et à la sécurité, il peut y avoir des restrictions quant au nombre de passagers internationaux que peut contrôler l'ASFC 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.

Définitions

6. a) AE – Aéroport d'entrée autorisé pour le dédouanement des aéronefs de toutes catégories, réguliers et non réguliers (voyageurs et fret).
- b) AE/nombre – Aéroport d'entrée pour le dédouanement des aéronefs réguliers et non réguliers mais avec des restrictions en matière de passagers comme l'indique un indicatif numérique approprié (p. ex. AE/100).

Nota : Pour savoir si des services de l'ASFC pour les expéditions commerciales sont offerts et pour connaître les heures d'opération dans des aéroports précis, consultez le répertoire des bureaux de l'ASFC au www.asfc.gc.ca.

Documentation

7. Les transporteurs commerciaux réguliers ou non réguliers exploitant des lignes internationales ne sont pas tenus de présenter un formulaire AG1, *Déclaration générale (Sortie/Entrée)*, ou tout autre document similaire pour les passagers et l'équipage quand ceux-ci doivent être contrôlés par des agents des services frontaliers dans un bureau de l'ASFC en place à cet effet. Tout le fret transporté sur ces vols doit être inscrit sur une lettre de transport aérien de l'Association du transport aérien international (IATA) ou sur un formulaire A8A(B), *Document du contrôle du fret des douanes*.

8. 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 à la convenance de l'ASFC.

9. Au Yukon, dans les Territoires du Nord-Ouest et au Nunavut (au nord du 60° parallèle), où les formalités de l'ASFC ne relèvent pas des agents des services frontaliers proprement dits mais d'agents de la Gendarmerie royale du Canada (GRC) ou de fonctionnaires d'un organisme du gouvernement du Canada, tous les vols devront faire l'objet d'une déclaration générale.

10. 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 Mémoire D3-2-4, *Transport du fret aérien – Exportations*.

11. Dans certains cas, l'exploitant d'un aéronef pourrait avoir besoin d'une déclaration générale pour prouver le passage de l'aéronef au Canada, soit son entrée et sa sortie. L'ASFC continuera donc de valider ces documents, à titre gracieux, en y apposant un timbre dateur officiel.

Prestation de services de l'ASFC

12. Les heures d'ouverture et les types de services de l'ASFC 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 heures d'ouverture et les types de services offerts figurent dans le répertoire des bureaux de l'ASFC.

13. Dans certains aéroports, l'ASFC peut exiger que les vols internationaux soient annoncés à l'avance avant de les accepter. Les compagnies aériennes doivent communiquer avec le bureau local de l'ASFC à l'aéroport de destination pour toute exigence relative aux avis avant l'arrivée.

14. Il est possible que s'appliquent le recouvrement des coûts ou des frais de services spéciaux à certains aéroports pour des services d'inspection additionnels. Pour obtenir des renseignements sur les services spéciaux, consultez le Mémoire D1-2-1, *Services spéciaux*. Pour tout renseignement complémentaire concernant le recouvrement des coûts, communiquez avec le bureau local de l'ASFC à l'aéroport de destination.

15. 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 Mémoire D2-5-1, *Accès aux aéroports par vols nolisés*. Ces lignes directrices ne concernent que l'obtention de services d'inspection pour les formalités de dédouanement des voyageurs.

Droit d'utiliser un aéronef étranger

16. Les aéronefs étrangers pour lesquels les taxes n'ont pas été acquittées et qui effectuent du transport commercial peuvent être utilisés uniquement pour le trafic international pour l'aller-retour entre un point à l'étranger et un ou des points 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 service international.

17. Il est absolument interdit à un aéronef étranger vide pour lequel les taxes n'ont pas été acquittées d'entrer au Canada dans le seul but de transporter des passagers ou des marchandises 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.

18. De temps en temps, des groupes de non-résidents affrètent des aéronefs pour lesquels les taxes n'ont pas été acquittées et visitent différents centres canadiens. Normalement, le déplacement de passagers d'un endroit à un autre par un moyen de transport pour lequel les taxes n'ont pas été acquittées est considéré comme un mouvement non autorisé. Cependant, ce mouvement est permis si les passagers viennent de l'étranger et qu'ils sont amenés au Canada par un transporteur qui effectue un voyage affrété continu.

Aéronefs de démonstration

19. Comme il est expliqué dans le Mémoire 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 taxe sur les produits et services (TPS).

20. Tout aéronef de démonstration importé doit être déclaré sur le formulaire E29B, *Permis d'admission temporaire*. Tout aéronef vendu au Canada doit être déclaré en détail immédiatement afin que le formulaire E29B soit annulé. Consultez le Mémoire D8-1-9, *Décret de remise visant les aéronefs de démonstration importés*, pour l'ensemble des instructions.

Matériel de réparation et d'entretien pour les aéronefs étrangers

21. 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 Mémoire D8-2-5, *Décret de remise de l'équipement d'entretien d'aéronefs étrangers*.

Restrictions concernant l'utilisation d'aéronefs étrangers

22. L'approbation de vol accordée par l'Office des transports du Canada (OTC) ne signifie pas que les aéronefs pour lesquels les taxes n'ont pas été acquittées peuvent servir à des activités lucratives entre différents endroits au Canada.

Licences de l'OTC

23. En plus de devoir respecter les exigences de l'ASFC liées aux aéronefs du 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 aérien intérieur – pour les transporteurs canadiens uniquement;
- b) le service aérien international régulier – pour les transporteurs canadiens et étrangers;
- c) le service aérien international non régulier – pour les transporteurs canadiens et étrangers incluant ceux désignés en vertu de l'*Accord relatif au transport aérien entre le gouvernement du Canada et le gouvernement des États-Unis d'Amérique*.

24. Les transporteurs aériens non canadiens fournissant un service aérien commercial autorisé en vertu d'une 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 dans ce pays. 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.

25. Pour obtenir des renseignements complets sur les exigences d'obtention d'une licence de l'OTC, les catégories d'aéronefs et les types d'affrètement, communiquez avec l'organisme suivant :

Secrétariat
Office des transports du Canada
Ottawa ON K1A 0N9

Vous pouvez également composer les numéros de téléphone suivants :
durant les heures normales d'ouverture : 819-997-6359
après les heures normales : 613-769-6274

En outre, les renseignements concernant l'obtention d'une licence de l'OTC figurent au : http://forms.cta-otc.gc.ca/menu_f.cfm

La fonction de recherche peut être utilisée afin de vérifier si un transporteur est détenteur d'une licence délivrée par l'OTC.

Vols internationaux, aéronefs des Forces canadiennes

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

27. Tous les aéronefs doivent effectuer leur atterrissage initial au Canada dans un AE autorisé lorsqu'ils effectuent des vols internationaux et transportent des marchandises, des bagages ou des voyageurs. Le pilote assume la responsabilité de tout avis préalable nécessaire, de la déclaration d'entrée et de la déclaration à l'ASFC des passagers, du fret et des bagages transportés à bord.

Vols internationaux, aéronefs des forces armées de nations étrangères

28. Les aéronefs exploités par les forces armées de nations étrangères doivent faire l'objet d'une déclaration d'entrée à l'ASFC 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. Si un aéronef n'effectue qu'une brève escale et 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'ASFC peut décider de faire un examen de l'aéronef ou des bagages de l'équipage.

Opérations de recherche et sauvetage aériennes

29. Des centres de coordination des opérations de sauvetage (CCOS) des Forces canadiennes ont été mis sur pied en plusieurs endroits au Canada. L'ASFC doit collaborer par tous les moyens, en vue de faciliter le mouvement international des aéronefs qui effectuent des missions de recherche et de sauvetage.

30. S'il se produit un incident, que ce soit au Canada ou aux États-Unis, et que les aéronefs d'un ou des deux pays doivent traverser la frontière, l'agent des services frontaliers responsable de la recherche du CCOS transmettra immédiatement à l'ASFC ce qui suit :

- a) les détails complets concernant tous les aéronefs 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 l'ASFC, ils doivent être transmis immédiatement à tous les intéressés.

31. Les aéronefs 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 AE autorisé, 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 autorisés, le CCOS communiquera à l'ASFC le point d'atterrissage, l'identification de l'aéronef, la durée du séjour et tout autre détail pertinent. Cette déclaration peut être verbale ou écrite.

32. 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

<p>BUREAU DE DIFFUSION –</p> <p>Unité de la politique visant les transporteurs et le fret Division de la politique commerciale Direction des programmes d'observation et de la frontière</p>	<p>DOSSIER DE L'ADMINISTRATION CENTRALE –</p> <p>s.o.</p>
<p>RÉFÉRENCES LÉGALES –</p> <p><i>Loi sur les douanes</i> <i>Loi sur l'aéronautique</i> <i>Loi de 1987 sur les transports nationaux</i></p>	<p>AUTRES RÉFÉRENCES –</p> <p>D1-2-1, D2-5-1, D2-5-10, D3-2-4, D8-1-4, D8-1-9, D8-2-5</p>
<p>CECI ANNULE LES MÉMORANDUMS « D » –</p> <p>D3-2-1, le 23 mars 2000</p>	

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

