



# Mémorandum D2-5-1

---

ISSN

Ottawa, le 30 septembre 2025

## Résumé en langage clair

Le présent mémorandum 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.

## Sur cette page

- [Mises à jour apportées à ce mémorandum D](#)
- [Définitions](#)
- [Références](#)
- [Communiquer avec nous](#)
- [Liens connexes](#)

## Mises à jour apportées à ce mémorandum D

Le présent mémorandum a été mis à jour afin d'inclure les définitions actualisées et de décrire les nouvelles procédures de déchargement par étapes.

## Définitions

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

### [Aéroport d'entrée autorisé \(AOE\)](#)

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

**AOE/#**

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.

**Aéroports uniquement CANPASS (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.

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

## Lignes directrices

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 25).

## 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'AE 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 Voyageurs**

4. Dans certains aéroports, il peut y avoir des restrictions quant au nombre de voyageurs 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 voyageurs. 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 voyageurs 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.](#)

### **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 [Mémoire D2-5-5, Déroulement 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 voyageurs 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 [12 a\)](#) à [12 o\)](#)
- 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 [Mémoire D2-5-5, Déroulement par étapes dans les aéroports](#).

## Procédures de débarquement par étapes

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 voyageurs traités par l'ASFC à un moment donné peut être limité en raison des capacités opérationnelles ou physiques des installations
- b. le débarquement par étapes est une mesure d'atténuation visant à traiter les voyageurs par groupes plutôt que de procéder à un débarquement complet lorsque les ressources opérationnelles et/ou la conception des installations empêchent tous les voyageurs d'entrer dans le hall de l'ASFC en même temps, et ne doit pas être interprété comme un changement de désignation
- c. une administration aéroportuaire peut soumettre une demande au représentant local de l'ASFC afin d'obtenir l'autorisation de procéder à des débarquements échelonnés pour les arrivées d'aéronefs de plus grande taille qui sont conformes à la désignation du site, mais pour lesquels le volume de traitement des voyageurs est limité en raison des contraintes opérationnelles ou des capacités des installations du terminal
- d. la désignation « aéroport d'entrée » (AOE) de l'aéroport doit dépasser le nombre de débarquements par étape, ce qui indique que l'aéroport a la capacité d'accueillir des vols de plus grande capacité, mais qu'il ne peut traiter qu'un certain nombre de voyageurs à la fois en raison de la conception des installations du terminal et/ou des limitations opérationnelles de l'aéroport et de l'ASFC. Par exemple, un aéroport désigné AOE/200 peut accueillir des avions transportant jusqu'à 200 passagers, mais la conception des installations du terminal et/ou les contraintes opérationnelles de l'aéroport ne permettent de traiter que 100 voyageurs à la fois. Cet aéroport pourrait donc demander à l'ASFC d'être classé « AOE/200, avec débarquement échelonné par groupes de 100 »
- e. si l'autorité aéroportuaire souhaite faire atterrir et traiter l'ensemble des passagers d'un avion de plus grande capacité dans le terminal, elle devra présenter officiellement une analyse de rentabilité demandant une augmentation de sa désignation AOE

- f. afin de mettre en œuvre ou de modifier le traitement par étapes du débarquement à un aéroport, l'administration aéroportuaire doit communiquer avec le représentant local de l'ASFC et fournir les renseignements suivants :
- s'il s'agit d'une première demande de débarquement par étapes ou d'une modification à une autorisation existante
  - la fréquence prévue des vols que l'administration aéroportuaire s'attend à ce que l'ASFC traite de manière échelonnée
  - si elles sont connues, les caractéristiques des vols concernés : nom du transporteur aérien, jour(s) et heure(s) d'arrivée prévus, et période(s), s'il s'agit de vols saisonniers
  - la capacité maximale de ces vols en termes de nombre de voyageurs
  - les raisons justifiant la demande de déchargement échelonné et la confirmation que la demande s'inscrit dans le cadre de la désignation AOE actuelle
  - les motifs de la demande de débarquement échelonné et la raison pour laquelle une autre solution officielle n'a pas été envisagée la date de début proposée et, dans les cas où l'autorité aéroportuaire modernise les installations, la date de fin à laquelle les procédures de débarquement échelonné seront nécessaires ; et
  - les mesures que l'autorité aéroportuaire prendra pour éliminer progressivement l'utilisation d'une approche de débarquement échelonné ou pour justifier son maintien en attendant l'approbation de l'ASFC.
- g. le déchargement par étapes est soumis à l'approbation de l'ASFC et ne peut être utilisé sans l'approbation formelle de l'ASFC
- h. l'autorité aéroportuaire sera informée par écrit de la décision de l'ASFC d'approuver ou de rejeter la demande de déchargement par étapes
- i. si la demande est approuvée, l'ASFC confirmera le nombre de voyageurs autorisés à débarquer à chaque étape et les conditions dans lesquelles le débarquement par étapes a été accordé
- j. l'ASFC exigera une entente de recouvrement des coûts avec l'administration aéroportuaire si des ressources supplémentaires de l'ASFC sont nécessaires pour traiter les voyageurs au-delà du niveau des services de contrôle frontalier admissibles financés par les fonds publics de l'aéroport, y compris les vols arrivant en dehors des heures de service normales de l'ASFC
- k. l'administration aéroportuaire doit reconnaître et accepter par écrit les conditions dans lesquelles le débarquement par étapes est autorisé
- l. en outre, l'administration aéroportuaire doit s'engager à informer les transporteurs concernés des exigences ci-dessous lorsque le débarquement par étapes est autorisé :
- des bagagistes doivent être mis à disposition dans la zone de récupération des bagages

- le débarquement des bagages doit correspondre au débarquement par étapes, de la manière qu'ils jugent appropriée
  - la livraison des bagages à la zone de récupération des bagages doit se faire en temps opportun
  - le débarquement ordonné sera appliqué et maintenu en fournissant un nombre suffisant d'agents au sol à cette fin
  - les voyageurs ayant été contrôlés et ceux qui ne l'ont pas été ne doivent pas se mélanger
  - le temps d'attente des voyageurs avant le contrôle préalable ne doit pas dépasser 60 minutes
  - les voyageurs en attente de contrôle doivent être maintenus dans une zone stérile.
- m. l'autorité aéroportuaire sera chargée de contrôler le déchargement par étapes et informera le transporteur lorsque les installations pourront accueillir la prochaine étape de voyageurs et de bagages
- n. l'administration aéroportuaire doit s'assurer qu'il n'y aura pas de convergence de vols réguliers qui, s'ils étaient combinés, entraîneraient des temps d'attente avant le contrôle préalable à l'entrée sur le territoire supérieur à 60 minutes
- o. l'ASFC se réserve le droit de refuser ou de révoquer les autorisations de débarquement échelonné si des problèmes de santé et de sécurité ne pouvant être atténués sont identifiés, ou si l'ASFC n'est pas convaincue que l'administration aéroportuaire est en mesure de respecter les conditions auxquelles le débarquement échelonné a été accordé.

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

13. 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.

14. 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 [Mémoire D2-5-12 : Déclaration par téléphone pour l'aviation générale, les bateaux privés et les autres moyens de transport de passagers non commerciaux.](#)

## Déroutements d'urgence

15. 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.

16. 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).

17. 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).

18. 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 [AG1 – Déclaration générale \(Sortie/Entrée\)](#) 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.

**Remarque:** 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.

19. 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 [AG1 – Déclaration générale \(Sortie/Entrée\)](#)
- 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.

**Remarque:** 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

20. 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

21. 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.

22. 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.

23. 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.

24. 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 [Exploitants aériens étrangers](#).

25. 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 :

### **Communiquer avec le service d'information sur la frontière**

Pour plus d'informations, appelez le Service d'information frontalier, un service téléphonique automatisé qui fournit des informations générales sur les programmes, les services et les initiatives de l'ASFC au moyen de messages enregistrés.

Téléphone :

- 1-800-461-9999 (au Canada)
- 1-204-983-3500 ou 1-506-636-5064. Des frais d'interurbain s'appliquent.
- ATS 1-866-335-3237 (pour les personnes ayant une déficience auditive ou de la parole)

Remarque : Les agents sont disponibles du lundi au vendredi (de 7 h à 19 h HE, sauf les jours fériés).

## **Agence des services frontaliers du Canada**

Division des services opérationnels aux voyageurs  
Direction de l'orientation et du soutien opérationnels aux voyageurs  
Adresse électronique : [csr-esb@cbsa-asfc.gc.ca](mailto:csr-esb@cbsa-asfc.gc.ca)

## **Agence canadienne d'inspection des aliments**

[Contactez l'ACIA - inspection.canada.ca](http://inspection.canada.ca)

[Système automatisé de référence à l'importation \(SARI\)](#)

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

[Licences et permis d'affrètement](#)

Courriel : [licence@otc-cta.gc.ca](mailto:licence@otc-cta.gc.ca)

## **Transports Canada**

[Inspection à l'étranger](#)

## **Santé Canada**

[Contactez-nous - Santé Canada](#)

## **Renseignements sur les pénalités**

26. 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](#).

## **Références**

[Répertoire des bureaux et services de l'ASFC](#)

## Législation applicable

- [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](#)

## Mémoire(s) D connexe(s)

[D1-2-1](#), [D2-5-5](#), [D2-5-12](#)

## Mémoire(s) précédent(s)

- D2-5-1 daté le 20 août 2019

## 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

## Communiquer avec nous

[Communiquer avec le service d'information sur la frontière](#)