



## Mémoire D2-5-11

Ottawa, le 21 août 2020

# LIGNES DIRECTRICES À L'INTENTION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS COMMERCIAUX POUR LE TRAITEMENT DES RENSEIGNEMENTS RÉGLEMENTAIRES RELATIFS AUX VOYAGEURS

### En résumé

Le présent mémoire a été révisé afin de fournir des directives précises aux transporteurs aériens commerciaux. Cette mise à jour permet de préciser les exigences pour les programmes de l'information préalable sur les voyageurs et du dossier de passager (IPV/DP) et de l'information interactive préalable sur les voyageurs (IIPV). De plus, elle tient compte de la mise en œuvre du Programme des sorties dans le mode aérien qui s'applique aux vols en partance du Canada. Les liens intégrés ont par ailleurs été mis à jour, au besoin.

Le présent mémoire expose les exigences et les politiques administratives de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) en matière de transmission par un transporteur aérien commercial de l'information préalable sur les passagers (IPV) réglementaire pour les vols à destination et en provenance du Canada ainsi que du dossier passager (DP) pour les vols entrants à l'égard de toute personne qui est ou devrait être à bord d'un moyen de transport à destination ou en provenance du Canada.

### Législation

[Loi sur les douanes](#), paragraphes 93(1) et 107(1)

[Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés](#), alinéa 148(1)d)

### Lignes directrices et renseignements généraux

#### Survol

1. En vertu des lois canadiennes, tous les transporteurs aériens commerciaux doivent fournir à l'ASFC des renseignements réglementaires sur toutes les personnes qui arrivent au Canada à bord d'un vol commercial, avant leur départ pour le Canada et au moment de leur arrivée au Canada depuis un point d'origine étranger. L'ASFC utilise ces renseignements pour évaluer les risques que les voyageurs et les membres d'équipage présentent pendant qu'ils voyagent vers le Canada. De plus, ces renseignements seront utilisés dans le cadre du processus d'information interactive préalable sur les voyageurs (IIPV) pour valider, avant le départ, que tous ces voyageurs possèdent un document de voyage valide pour entrer au Canada ou qu'ils sont exemptés de cette obligation et ne sont pas considérés comme des personnes visées par règlement. Tout défaut de fournir les renseignements réglementaires selon les modalités et dans les délais prescrits peut entraîner des sanctions pécuniaires.

2. Le paragraphe 107(1) de la [Loi sur les douanes](#) donne au ministre de la Sécurité publique le pouvoir d'exiger de toute personne qu'elle fournisse des renseignements à l'ASFC. Ce pouvoir est délégué à des

agents choisis de l'ASFC. L'information à fournir et les conditions relatives à sa transmission sont décrites dans le [Règlement sur les renseignements relatifs aux passagers \(douanes\)](#) (RRPD).

3. Un agent de l'ASFC a également le pouvoir de demander des renseignements réglementaires en vertu de l'alinéa 148(1)d) de la [Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés](#) (LIPR). L'article 269 du [Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés](#) (RIPR) décrit les personnes qui doivent fournir des renseignements, les renseignements exigés et les conditions de leur transmission.

## **Responsabilité en matière de transmission**

4. Pour les vols entrants, l'ASFC exige que tous les transporteurs aériens commerciaux fournissent des renseignements réglementaires en vertu du paragraphe 107(1) de la [Loi sur les douanes](#), décrits dans le [RRPD](#), et des renseignements réglementaires en vertu de l'alinéa 148(1)d) de la [LIPR](#), décrits à l'article 269 du [RIPR](#). Puisque les renseignements réglementaires exigés par les deux lois sont les mêmes, une seule transmission des renseignements réglementaires suffit pour satisfaire aux deux exigences, sans tenir compte des transmissions ultérieures pour fournir les mises à jour requises. Bien que les formats IPV de l'ASFC (comme UN/EDIFACT PAXLST) permettent aux transporteurs aériens commerciaux de fournir les éléments du DP dans une transmission de données IPV concernant les passagers, l'ASFC exige aussi que les données relatives aux passagers du système de contrôle des départs (SCD) et du DP soient fournies dans les formats IPV permis (c.-à-d. EDIFAC PNRGOV ou XML ASFC). Pour le moment, l'ASFC recueille l'IPV et le DP uniquement pour le mode aérien. L'Agence ne demande donc pas aux transporteurs commerciaux des autres modes (terrestre, ferroviaire et maritime) de fournir des renseignements réglementaires.

5. Pour les vols sortants, l'ASFC exige aussi que tous les transporteurs aériens commerciaux fournissent des renseignements réglementaires en vertu du paragraphe 93(1) de la [Loi sur les douanes](#), décrits dans le [RRSP](#). Il convient de noter que seule l'information requise doit être transmise; les données du DP ne sont pas requises pour les vols sortants et seront rejetées.

6. Conformément aux pratiques exemplaires établies dans les Directives relatives aux renseignements préalables concernant les voyageurs de l'Organisation mondiale des douanes et aux Lignes directrices sur les données des dossiers passagers de l'Organisation de l'aviation civile internationale, l'ASFC tient le transporteur exploitant de chaque vol responsable de la transmission de tous les renseignements réglementaires.

7. L'ASFC attend du transporteur exploitant qu'il collabore avec les partenaires concernés de l'industrie pour garantir la transmission de tous les renseignements réglementaires dans les délais prescrits et selon les modalités exigées.

## **Transporteur aérien**

8. Le terme « transporteur commercial » est défini dans le [RRPD](#), le [RRSP](#) et le [RIPR](#). Comme les définitions des deux termes utilisés en anglais (« commercial carrier » et « commercial transporter ») sont identiques sur le plan fonctionnel et que le présent document s'applique spécifiquement au transport aérien, le terme « transporteur aérien commercial » est utilisé dans le présent document pour les deux termes.

9. Un transporteur aérien commercial est un exploitant d'un aéronef commercial. Un aéronef commercial est un aéronef, peu importe ses dimensions, utilisé pour le transport commercial de personnes ou de marchandises, selon le cas :

- a) à partir d'un point situé à l'extérieur du Canada jusqu'à un point à l'intérieur du Canada (vol entrant);
- b) à partir d'un point situé à l'extérieur du Canada, en transit par le Canada, jusqu'à un point situé à l'extérieur du Canada (vol sortant);
- c) à partir d'un point situé à l'intérieur du Canada jusqu'à un point situé à l'extérieur du Canada (vol sortant).

10. Les exploitants d'un service aérien régulier, de vols nolisés réguliers ou non, de taxis aériens, de services aériens de navette et de frets aériens sont des exemples de transporteurs commerciaux.

11. Pour éviter toute ambiguïté, l'ASFC exige que tous les transporteurs commerciaux, y compris les transporteurs transfrontaliers régionaux et locaux, fournissent les renseignements réglementaires dans les délais prescrits et selon les modalités exigées. Cette exigence s'applique, peu importe le nombre de passagers à bord ou la fréquence des services de l'exploitant commercial. On s'attend à ce que les transporteurs commerciaux fournissent les renseignements réglementaires pour les vols, même ceux qui ne sont pas en lien avec une activité commerciale de transport de personnes ou de marchandises (p. ex., les vols de convoyage, y compris les vols militaires et les vols de mise en place).

12. Pour le moment, les exploitants d'aéronefs pour lesquels la définition d'« aéronef commercial » ci dessus ne s'applique pas n'ont pas à fournir les renseignements réglementaires. Parmi les exemples d'aéronef non commercial, citons les aéronefs utilisés pour le transport personnel et les aéronefs d'entreprise, ou toute situation où il n'y a pas d'échange d'argent contre un transport. L'aviation générale est décrite de façon plus détaillée dans le memorandum ministériel [D-2-5-12, Déclaration par téléphone dans les filières de l'aviation générale et de la navigation de plaisance](#).

13. En ce qui concerne les transporteurs qui exploitent des vols privés ainsi que des vols commerciaux, ce sont les circonstances propres au vol, et non la propriété de l'aéronef, qui détermineront si le transporteur est tenu de transmettre à l'ASFC les renseignements réglementaires. Aux fins du programme de l'IPV/DP, un vol est considéré comme étant un vol « commercial » si un paiement a été effectué.

14. Un gouvernement qui exploite directement un vol (p. ex., un vol militaire) n'est pas obligé de fournir les renseignements réglementaires. Par contre, si un gouvernement paye pour un vol nolisé commercial, l'exploitant du vol d'affrètement doit fournir les renseignements requis. L'exploitant de vols d'affrètement doit collaborer avec ses clients gouvernementaux pour garantir la transmission des renseignements réglementaires à l'ASFC.

15. Par souci de clarté, dans des situations où l'armée participe directement à l'exploitation d'un vol, p. ex. lorsqu'un équipage civil effectue un vol à bord d'un aéronef militaire à destination du Canada qui comprend un indicatif d'appel militaire, l'ASFC considérerait ce vol comme étant un vol militaire et, par conséquent, les renseignements réglementaires n'auraient pas à lui être transmis, sauf si l'ASFC en fait la demande dans des circonstances exceptionnelles.

16. Les transporteurs aériens commerciaux étrangers qui transportent des ressortissants étrangers dans le but de transiter par le Canada doivent fournir les renseignements réglementaires à l'ASFC, y compris les transporteurs aériens commerciaux qui participent au Programme de transit sans visa et au Programme sur le transit des Chinois.

## Circonstances et occurrences exceptionnelles

17. Dans les situations suivantes, l'ASFC peut ne pas exiger la transmission de l'IPV et du DP :

- a) vols réacheminés vers le Canada en raison de situations d'urgence ou d'événements météorologiques;
- b) vols en transit au Canada ou qui s'y arrêtent uniquement pour le ravitaillement de carburant, dans la mesure où :
  - i. le vol du passager est à destination des États-Unis et le passager est muni des documents requis pour y entrer,
  - ii. le vol du passager provient des États-Unis et le passager a été légalement admis aux États-Unis.

L'ASFC n'imposera pas de sanctions administratives pécuniaires pour la non-transmission de l'IPV et du DP pour ces vols; cela dit, un rapport devra être produit.

18. Pour éviter les retards injustifiés dans le cas des vols dont le but est d'apporter une aide d'urgence, l'ASFC permet aux transporteurs de ne fournir que les renseignements réglementaires qu'ils ont en leur possession avant le départ. Les vols de services d'urgence comprennent les suivants :

- a) vols d'évacuation sanitaire urgents qui transportent un patient dont la vie est en danger imminent et qui a besoin d'une intervention médicale d'urgence;
- b) vols qui transportent du personnel d'intervention d'urgence ou de secours en cas de catastrophe, comme des pompiers pour combattre de graves incendies de forêt.

19. Dans le cas de vols de services d'urgence, si les renseignements réglementaires ne sont pas tous disponibles dans les délais prescrits, le transporteur commercial devrait signaler la situation et fournir les renseignements manquants dès que possible. Si ces conditions sont remplies, l'ASFC n'imposera pas de sanctions administratives pécuniaires pour la transmission tardive de l'IPV et du DP pour ces vols.

## Renseignements réglementaires

20. Pour les vols entrants, la loi exige que les transporteurs recueillent et fournissent certains renseignements réglementaires, décrits aux paragraphes 5a) à d) du [RRPD](#) et aux alinéas 269(1)a) à d) du [RIPR](#). Les renseignements réglementaires suivants, communément appelés « IPV », doivent être fournis pour chaque personne à bord ou qui devrait être à bord du moyen de transport :

- son nom de famille, prénom usuel et, le cas échéant, ses autres prénoms, sa date de naissance, sa citoyenneté ou nationalité et son sexe;
- le type et le numéro du passeport ou de chacun des documents de voyage qui l'identifient et le nom du pays ou de l'entité qui les a délivrés;
- le numéro de son dossier de réservation, le cas échéant;
- le numéro de référence unique du passager qui lui a été attribué, le cas échéant, par la personne qui doit fournir les renseignements ou, dans le cas d'un membre d'équipage qui n'en a pas reçu, un avis de sa qualité de membre d'équipage.

L'industrie internationale du transport aérien donne communément à ces renseignements réglementaires le nom de données de l'IPV. D'autres instructions relatives à la transmission des éléments de l'IPV qui sont actuellement acceptés et traités par les programmes de l'ASFC sont publiées dans le document sur

les ERIMT de l'ASFC, qui est remis aux transporteurs à leur inscription au programme et dont des versions actualisées sont mises à leur disposition chaque année.

21. Pour les vols entrants, la loi exige que les transporteurs aériens commerciaux recueillent et fournissent certains renseignements réglementaires concernant le moyen de transport du voyageur, décrits à l'alinéa 5f) du [RRPD](#) et de l'alinéa 269(1)f) du [RIPR](#), notamment les renseignements suivants :

- dans le cas où elle est ou devrait être transportée à bord du moyen de transport commercial par voie aérienne, les date et heure où le moyen de transport commercial décolle du dernier lieu d'embarquement de personnes avant l'arrivée au Canada ou, dans le cas où elle est ou devrait être transportée à bord du moyen de transport commercial par voie maritime ou terrestre, celles où le moyen de transport commercial quitte le dernier lieu d'embarquement de personnes avant l'arrivée au Canada;
- le dernier lieu d'embarquement de personnes avant l'arrivée du moyen de transport commercial au Canada;
- les date et heure d'arrivée du moyen de transport commercial au premier lieu de débarquement de personnes au Canada;
- le premier lieu de débarquement de personnes au Canada;
- dans le cas d'un moyen de transport commercial qui transporte des personnes ou des marchandises par voie aérienne, le code de vol identifiant le transporteur commercial et le numéro de vol.

22. Pour les vols sortants, la loi exige que les transporteurs aériens commerciaux recueillent et fournissent certains renseignements réglementaires avant le départ du Canada, décrits au paragraphe 11(1) du [RRSP](#). Les renseignements réglementaires suivants doivent être fournis pour chaque personne à bord ou qui devrait être à bord du moyen de transport :

- les noms, prénoms, date de naissance et sexe de chaque personne qui devrait être à bord du moyen de transport;
- la référence unique de passager de chaque personne, autre qu'un membre d'équipage, qui devrait être à bord du moyen de transport;
- le code de vol identifiant le transporteur commercial et le numéro de vol du moyen du transport.

L'industrie internationale du transport aérien donne communément à ces renseignements réglementaires le nom de données de l'IPV. D'autres instructions relatives à la transmission des éléments de l'IPV qui sont actuellement acceptés et traités par les programmes de l'ASFC sont publiées dans le document sur les ERIMT de l'ASFC, qui est remis aux transporteurs aériens commerciaux à leur inscription au programme et dont des versions actualisées sont mises à leur disposition chaque année.

23. Pour les vols sortants, la loi exige que les transporteurs aériens commerciaux recueillent et fournissent certains renseignements réglementaires après le départ du Canada, décrits au paragraphe 11(3) :

- la référence unique de passager de chaque personne, autre qu'un membre d'équipage, à bord du moyen de transport;
- le code de vol identifiant le transporteur commercial et le numéro de vol du moyen de transport;
- le lieu du dernier point de départ du moyen de transport au Canada, peu importe si des personnes sont montées à bord ou non, et la date et l'heure du départ.

24. De plus, pour les vols entrants, en vertu de l'alinéa 5e) du [RRPD](#) et de l'alinéa 269(1)e) du [RIPR](#), le transporteur aérien commercial doit fournir l'information recueillie sur chaque personne à bord ou qui

devrait être à bord d'un vol entrant qui est consignée dans ses systèmes de réservation ou dans les systèmes de ses agents. L'industrie internationale du transport aérien utilise communément l'expression « dossier passager » ou DP pour désigner cette information, qui peut provenir de diverses sources (p. ex. systèmes de distribution mondiale, systèmes de réservation des compagnies aériennes et systèmes de contrôle des départs). Bien que les formats IPV de l'ASFC (comme UN/EDIFACT PAXLST) permettent aux transporteurs aériens commerciaux de fournir les éléments du DP dans une transmission de données IPV concernant les passagers, l'ASFC exige aussi que les données relatives aux passagers du SCD et du DP soient fournies dans les formats IPV permis (c.-à-d. EDIFAC PNRGOV ou XML ASFC).

25. Pour les vols entrants, les transporteurs aériens commerciaux sont tenus de fournir seulement les éléments d'IPV qu'ils ont recueillis à des fins commerciales et qui sont énumérés à l'annexe A. D'autres instructions relatives aux éléments de l'IPV qui sont actuellement traités par le programme de l'ASFC sont publiées dans le document sur les ERIMT.

26. Les renseignements réglementaires doivent être fournis pour chaque personne que le transporteur s'attend à transporter ou qu'il transporte au Canada. Cela comprend les passagers payants, tous les membres de l'équipage en service ou non (p. ex. voyage à vide ou transport d'un pilote de relève), et toute autre personne qui est ou qui devrait être à bord de l'aéronef à destination du Canada.

27. Pour les vols entrants, conformément à l'alinéa 5f) du [RRPD](#) et à l'alinéa 269(1)f) du [RIPR](#), les transporteurs commerciaux doivent aussi fournir les renseignements réglementaires décrivant le vol du transporteur commercial. Il est essentiel que les informations contextuelles qui accompagnent les renseignements réglementaires soient exactes. Des erreurs dans les numéros de vol, les heures de départ et les points d'arrivée et de départ peuvent entraîner un traitement incorrect des informations par les systèmes de l'ASFC. L'Agence s'attend à ce que les transporteurs mettent à jour ou corrigent cette information sans délai lorsqu'ils constatent qu'elle est incomplète ou inexacte, conformément à l'article 8 du [RRPD](#) et au paragraphe 269(6) du [RIPR](#). L'ASFC ne s'attend pas à ce que les transporteurs mettent à jour les heures de départ prévues.

### **Renseignements supplémentaires sur les voyageurs pour les vols entrants**

28. Pour les vols entrants, l'ASFC pourrait exiger des renseignements sur des documents secondaires afin de déterminer si un voyageur est dispensé de l'exigence d'obtenir une autorisation de voyage électronique (AVE) ou un visa. Puisque de tels renseignements permettent à l'ASFC d'envoyer aux transporteurs un message d'embarquement autorisé/non autorisé de l'IPV qui reflète plus exactement les circonstances entourant un voyageur, l'ASFC recommande que les systèmes des transporteurs incluent un mécanisme leur permettant d'accepter et de traiter plus d'un document par voyageur. Par exemple, au besoin, les transporteurs devraient être en mesure de fournir à l'ASFC des renseignements sur les cartes de résident permanent, à titre de document secondaire.

29. Les transporteurs aériens commerciaux qui ne sont pas en mesure de fournir des renseignements sur un document secondaire de la manière demandée peuvent communiquer avec le Centre de soutien des transporteurs aériens (CSTA) de l'ASFC pour obtenir de l'aide afin de déterminer si un passager est autorisé ou non à voyager.

### **Délais**

30. Pour les vols entrants, conformément aux alinéas 269(3)a) et b) du [RIPR](#), il incombe aux transporteurs de transmettre les renseignements réglementaires de l'IPV à l'ASFC dans les délais suivants :

- a) Passagers : au plus tard au moment de l'enregistrement;
- b) Membres de l'équipage : au plus tard une heure avant l'heure de départ vers le Canada.

31. Pour les vols entrants, il incombe aux transporteurs de transmettre les renseignements réglementaires du DP au moment du départ du vol où les derniers passagers sont montés à bord avant d'arriver au Canada. Une seule transmission des renseignements du DP est requise. L'ASFC recommande aux transporteurs de ne pas transmettre les renseignements réglementaires du DP avant l'heure de départ, parce que des changements de dernière minute pourraient entraîner la transmission de renseignements inexacts.

32. Les transporteurs doivent transmettre un message de « clôture » à l'ASFC au plus tard 30 minutes après l'heure de départ pour indiquer les codes de références uniques des passagers qui sont à bord du vol vers le Canada.

**Remarque :** L'« heure de départ » est l'heure du décollage au dernier point d'embarquement des personnes avant l'arrivée du vol au Canada.

33. Pour les vols entrants, conformément aux paragraphes 11(1) et 11(2) du [RRSP](#), les transporteurs aériens commerciaux doivent transmettre les renseignements réglementaires à l'ASFC pour les vols en partance du Canada dans les délais suivants :

- a) 72 heures avant le départ prévu jusqu'au moment de l'enregistrement, un sous-ensemble d'informations sur le voyageur (si l'information est connue);
- b) au moment de l'enregistrement, si l'information concerne une personne, autre qu'un membre d'équipage, qui devrait être à bord du moyen de transport;
- c) une heure avant le départ prévu du moyen de transport, si l'information concerne un membre de l'équipage censé être à bord du moyen de transport.

34. Pour les vols sortants, conformément au paragraphe 11(3) du [RRSP](#), les transporteurs aériens commerciaux doivent transmettre un message de « clôture » à l'ASFC au plus tard 30 minutes après l'heure de départ du Canada qui comprend les éléments suivants :

- a) la référence unique de passager de chaque personne, autre qu'un membre d'équipage, à bord du moyen de transport;
- b) le code de vol identifiant le transporteur commercial et le numéro de vol du moyen de transport ;
- c) le lieu du dernier point de départ du moyen de transport au Canada, peu importe si des personnes sont montées à bord ou non, et la date et l'heure du départ.

35. Dans certaines circonstances, les transporteurs aériens commerciaux seront tenus de fournir à l'ASFC des mises à jour sur l'état d'un vol ou de l'information sur des changements à la réservation d'un passager. Ces circonstances comprennent les suivantes :

Vols à l'arrivée ou à la sortie :

- lorsqu'un vol entrant ou sortant a été annulé alors que le transporteur aérien commercial avait déjà fourni l'information à l'ASFC au sujet du vol;

Vols à l'arrivée :

- lorsqu'un ou plusieurs passagers, mais pas tous les passagers inclus dans une réservation de groupe, annulent leur voyage à destination ou en partance du Canada;
- lorsqu'une réservation entière est annulée.

**Remarque :** Les transporteurs aériens commerciaux doivent uniquement transmettre des messages d'annulation ou de la réduite de la taille des partis dans les circonstances décrites ci-dessus. D'autres changements aux détails de la réservation d'un voyageur (p. ex. surclassements des sièges) doivent être fournis par un message IPV actualisé (si le système du transporteur peut les fournir par message IPV) ainsi que, pour les vols à l'arrivée uniquement, la remise des données du DP à l'ASFC au moment du départ du vol.

**Remarque :** Si le transporteur aérien commercial a transmis à l'ASFC un message d'annulation de vol, d'annulation de réservation ou de réduction du nombre de passagers au sein d'une réservation de groupe et que la réservation pour le vol ou le passager est rétablie, il doit faire une nouvelle transmission complète de données relatives à l'IPV et au DP (lorsque celui-ci est transmis) à l'ASFC. Les exigences techniques dans le cadre de ce processus sont décrites dans le document sur les ERIMT.

36. Dans le cas des vols à plusieurs escales ou par étape, l'ASFC accepte que les transporteurs aériens commerciaux transmettent l'IPV pour tous les voyageurs sur un vol entrant qui devraient être à bord au point d'embarquement. Dans ces cas, les renseignements sur le vol doivent comprendre le dernier aéroport étranger quitté avant l'arrivée au Canada et le premier aéroport de débarquement au Canada, et doivent correspondre aux points de départ et d'arrivée fournis pour toutes les transmissions d'IPV et de DP pour le même vol. Pour les vols à plusieurs escales qui transitent par le Canada, les étapes des vols entrant et sortant segments nécessitent des transmissions distinctes.

### **Format et transmission du message**

37. Les transporteurs aériens commerciaux et leurs partenaires de l'industrie peuvent établir une connexion directe avec le système d'acquisition de données de l'ASFC. Veuillez noter que l'ASFC perçoit des droits ponctuels de connexion pour toutes les connexions directes.

38. Sinon, les transporteurs aériens commerciaux et leurs partenaires de l'industrie peuvent choisir d'utiliser le site Web sécurité de l'ASFC, la passerelle Internet IPV de l'ASFC (PII). La PII permet la communication des renseignements réglementaires au moyen d'un fichier téléchargé ou d'une fonction d'entrée de données interactive.

39. L'ASFC accepte aussi la transmission des renseignements réglementaires IPV par courriel, dans la mesure où le processus respecte les paramètres techniques fixés par l'Agence. Pour des raisons de confidentialité, les données de DP ne peuvent pas être transmises par courriel.

40. Les paramètres techniques de transmission des renseignements réglementaires par connexion directe, la PII ou le courriel sont décrits dans le document sur les ERIMT. Ce document est disponible sur demande, auprès de l'équipe de soutien aux comptes de transporteurs de l'ASFC.

41. Le document sur les ERIMT décrit aussi les exigences de l'ASFC relativement au contenu des messages et à leur format. L'ASFC prend en charge les formats de message UN/EDIFACT (PAXLST), PNRGOV EDIFACT et CUSRES conformes aux normes de l'industrie, ainsi que les formats propres à l'Agence, y compris les formats XML de l'ASFC et le format CSV (valeurs séparées par des virgules).



42. L'ASFC n'accepte pas les transmissions non électroniques (p. ex. par télécopieur) de renseignements réglementaires.

43. Les transporteurs aériens commerciaux et leurs partenaires de l'industrie peuvent conclure une entente avec un fournisseur des services qui transmettra les renseignements en leur nom. Si le transporteur aérien commercial décide d'avoir recours à un fournisseur de services, il convient de souligner qu'il lui incombe toujours de s'assurer que les renseignements transmis satisfont à toutes les exigences réglementaires de l'ASFC. L'ASFC tient à jour une liste des fournisseurs qu'elle autorise à transmettre des données d'IPV et de DP. Cette liste est fournie sur demande. L'ASFC accordera également la certification à tout nouveau fournisseur de service désigné et autorisé par le transporteur aérien commercial qui s'inscrit auprès de l'ASFC et qui obtient l'homologation.

### **Processus d'Information interactive préalable sur les voyageurs (IIPV) – Messages d'embarquement autorisé/non autorisé automatisés**

44. Bien que l'ASFC exige de recevoir toutes les données IPV visant tous les passagers et membres de l'équipage à bord ou qui devraient être à bord d'un vol entrant ou sortant du Canada, seuls les passagers recevront un message d'embarquement autorisé/non autorisé.

45. Pour les vols entrants, à la réception des données d'IPV pour chaque passager, les systèmes de l'ASFC exécuteront automatiquement des requêtes pour vérifier si le passager doit avoir et possède un document exigé par la [LIPR](#) ou s'il est exempté de cette obligation. À partir de ce processus de validation initial, l'Agence le résultat d'immigration de l'ASFC au transporteur aérien commercial dans un message d'embarquement autorisé ou non autorisé automatisé. Pour les vols sortants, les systèmes de l'ASFC enverra des messages d'embarquement « autorisé » par défaut en guise de résultat d'immigration.

46. L'ASFC transmet un message d'embarquement autorisé/non autorisé automatisé au transporteur aérien commercial, à qui il incombe la décision d'accepter ou non le passager sur son vol (car il a trait au résultat d'immigration de l'ASFC).

47. Les membres de l'équipage à bord de l'aéronef sont exemptés de ce processus. Un membre de l'équipage est une personne qui travaille à bord d'un aéronef pour exécuter des tâches liées au fonctionnement de l'aéronef ou offrir des services aux passagers ou aux autres membres de l'équipage. Les membres de l'équipage qui se voyagent pour travailler sur un autre vol (à moins d'être identifiés comme étant des passagers), qu'ils soient à bord d'un vol du transporteur qui les emploie ou non, sont également dispensés du processus d'IIPV pourvu que dans le message transmis, ils soient désignés en tant que membres de l'équipage.

48. Les agents de sûreté à bord, les mécaniciens de vol et toute autre personne à bord de l'aéronef à des fins autres que d'exécuter des tâches liées au fonctionnement de l'aéronef ou de fournir des services aux passagers ou aux membres de l'équipage ne sont pas des membres de l'équipage et ne sont pas dispensés d'IIPV décrit au paragraphe 34. Consulter l'annexe B pour connaître les postes courants à bord d'un vol et savoir s'ils sont considérés comme un membre de l'équipage ou un passager conformément au [RIPR](#) aux fins de l'IIPV.

**Remarque :** Même si un message d'embarquement autorisé/non autorisé renfermant les résultats d'immigration de l'ASFC ne sera pas envoyé pour un voyageur désigné en tant que membre d'équipage, le transporteur doit s'assurer que tous les voyageurs à bord d'un vol à

destination du Canada possèdent un document réglementaire pour entrer au Canada ou qu'ils sont dispensés de cette obligation afin d'éviter tous frais administratifs potentiels.

**Remarque :** Les dispenses propres aux membres d'équipage relativement à l'obligation de détenir une AVE ou un visa sont décrites aux alinéas 7.1(3)d) et 190(3)a) du [RIPR](#). Le processus de transmission des données nécessaires dans ces circonstances est décrit dans le document sur les ERIMT ainsi que dans les Procédures normales d'exploitation (PNE) de l'ASFC à l'intention des transporteurs aériens commerciaux.

49. L'ASFC doit impérativement avoir des données d'IPV complètes et exactes sur les voyageurs, tant sur les passagers que sur les membres d'équipage, car cette information peut jouer sur le traitement des voyageurs par l'ASFC et par le transporteur aérien commercial. Les spécifications techniques et les délais de mise à jour de l'information sont fournis dans le document sur les ERIMT.

### **Processus d'IPV – Message d'embarquement autorisé/non autorisé non sollicité pour les vols entrants**

50. Parfois, après un examen plus poussé des renseignements sur le passager, l'ASFC peut transmettre au transporteur aérien commercial un autre message « d'embarquement autorisé/non autorisé non sollicité » manuel pour annuler un résultat d'immigration antérieur. Il convient de noter que ce processus ne s'applique pas aux vols sortants.

51. Bien qu'un passager puisse obtenir un message automatisé d'embarquement, comme indiqué au paragraphe 46, l'Agence doit effectuer d'autres requêtes pour déterminer si le passager fait l'objet d'une mesure de renvoi qui a été exécutée ou d'une déclaration relevant du pouvoir discrétionnaire de rejet (PDR) du ministre de l'Immigration, des Réfugiés et de la Citoyenneté (IRCC), en vertu de l'article 22.1 de la LIPR.

- a) Un voyageur visé par une mesure de renvoi qui a été exécutée pourrait devoir obtenir une autorisation de revenir au Canada (ARC) pour être admissible au Canada. Pour en savoir plus sur les mesures de renvois, consulter le site à l'adresse suivante :  
<https://www.canada.ca/fr/immigration-refugies-citoyennete/services/immigrer-canada/interdiction-territoire/motifs/autorisation-revenir-canada.html>
- b) Le terme « pouvoir discrétionnaire de rejet » se rapporte à un ressortissant étranger qui ne peut obtenir le statut de résident temporaire à la suite de la décision du ministre d'IRCC de ne pas lui accorder le droit d'entrer au Canada en raison de préoccupations liées à l'intérêt public. Le pouvoir ministériel est exercé par l'intermédiaire d'une déclaration en vertu du paragraphe 22(1) de la [LIPR](#), pendant une période qui ne peut excéder 36 mois. Pour en savoir plus sur le pouvoir discrétionnaire de rejet, consulter le site à l'adresse suivante :  
<https://www.canada.ca/fr/immigration-refugies-citoyennete/organisation/mandat/politiques-directives-operationnelles-ententes-accords/lignes-directrices-pouvoir-discretionnaire-rejet.html>

52. Les transporteurs ont l'obligation de ne pas amener au Canada des personnes non munies des documents voulus ou visées par règlement. Par conséquent, dans certaines situations, des frais administratifs peuvent être imposés au transporteur aérien commercial. De plus amples renseignements à ce sujet sont disponibles dans [le Guide pour les transporteurs de l'ASFC](#).

53. En règle générale, un message d'embarquement autorisé/non autorisé non sollicité contenant un résultat d'immigration de l'ASFC mis à jour peut être envoyé au transporteur aérien commercial au plus tard 30 minutes avant l'heure de départ prévue du vol à destination du Canada.

54. Dans des circonstances exceptionnelles que déterminera l'ASFC (p. ex. en cas de menaces potentielles pour la sécurité publique), le message d'embarquement autorisé/non autorisé non sollicité contenant un résultat d'immigration de l'ASFC mis à jour peut être envoyé à tout moment avant le départ.

55. Les transporteurs aériens commerciaux peuvent également choisir de transmettre un message d'accusé de réception électronique à un message d'embarquement autorisé/non autorisé non sollicité contenant un résultat d'immigration de l'ASFC mis à jour, si la fonctionnalité de leur système le permet. L'envoi d'un accusé de réception à un message d'embarquement autorisé/non autorisé non sollicité est optionnel pour le programme d'IIPV. Par contre, conformément aux ERIMT, l'envoi d'un accusé de réception d'un message d'embarquement autorisé/non autorisé non sollicité est obligatoire pour le Programme de protection des passagers (PPP) et un message d'embarquement autorisé/non autorisé contenant un résultat d'interdiction ou d'autorisation du PPP mis à jour.

### **Pannes et modifications des systèmes**

56. Les transporteurs aériens commerciaux ou leurs partenaires de l'industrie qui prévoient des modifications de leur système qui pourraient influencer sur leur traitement d'information ou les systèmes de transmission doivent en aviser l'ASFC au moins six mois avant la mise en place des modifications. L'ASFC collaborera avec le transporteur aérien commercial et ses partenaires afin qu'il n'y ait aucune interruption dans la communication des renseignements réglementaires. Les modifications de système ne libèrent pas le transporteur aérien commercial de son obligation de fournir les renseignements réglementaires.

57. On recommande fortement aux transporteurs de disposer d'une méthode secondaire de transmission des renseignements réglementaires en cas de panne du système principal. Une panne de système touchant le transporteur aérien commercial, l'ASFC ou un autre intervenant ne libère pas le transporteur de son obligation de fournir les renseignements réglementaires. Les procédures en cas de panne de l'ASFC sont décrites dans la PNE de l'ASFC destinée aux transporteurs aériens commerciaux, qui est disponible sur demande.

58. L'ASFC attend également des transporteurs aériens commerciaux qu'ils fournissent des informations corrigées en cas de modification des informations contextuelles (p. ex. heures de départ ou d'arrivée prévues) à la suite d'une panne de système.

### **Nouveaux transporteurs aériens commerciaux**

59. Les transporteurs qui veulent commencer à offrir des services au Canada devront se plier aux exigences suivantes :

- a) Obtenir les permis et certifications nécessaires pour assurer des vols au Canada avant de commencer leurs activités à destination ou en partance du Canada. Pour tout complément d'information, les transporteurs sont priés de communiquer avec l'Office des transports du Canada et Transports Canada (TC);
- b) Communiquer avec l'ASFC au moins six mois avant de commencer à assurer des vols afin d'établir et de tester les méthodes de transmission des renseignements réglementaires. Les nouveaux transporteurs aériens commerciaux doivent fournir les renseignements réglementaires lors de leur première arrivée; il n'y a aucune exception ni période de transition.

### **Avis aux passagers**

60. L'ASFC encourage les transporteurs aériens commerciaux à informer leurs clients et leur personnel à propos de la communication des renseignements exigés par l'ASFC ainsi que concernant les programmes de l'ASFC. En raison des dispositions législatives en place dans d'autres administrations, les transporteurs aériens commerciaux peuvent être tenus d'aviser les voyageurs lorsqu'ils fournissent des informations à l'ASFC. L'Agence recommande que l'avis aux voyageurs contienne les éléments suivants :

L'ASFC est autorisée à recueillir des informations préalables à l'arrivée en vertu du paragraphe 107(1) de la [Loi sur les douanes](#) et de l'alinéa 148(1)d) de la [LIPR](#), ainsi que des informations préalables au départ et des dossiers de sortie en vertu de l'article 93 de la [Loi sur les douanes](#) et de l'article 11 du [RRSP](#). L'ASFC utilise les renseignements réglementaires pour identifier les personnes qui peuvent constituer une menace pour la sûreté ou la sécurité du Canada. En ce qui a trait aux voyageurs venant au Canada, ces personnes peuvent faire l'objet d'enquêtes et subir un interrogatoire ou un examen approfondi à leur arrivée au Canada. L'ASFC utilise aussi les renseignements réglementaires pour confirmer, avant le départ, que tous les passagers aériens possèdent un document valide pour entrer au Canada, qu'ils sont exemptés de cette exigence ou qu'ils sont une personne visée par règlement. Pour ce qui est des voyageurs quittant le pays, l'ASFC n'utilise les informations préalables à la sortie que pour mieux identifier les personnes et les marchandises qui présentent un risque élevé qui quittent ou ont l'intention de quitter le Canada. Les dossiers d'entrée et de sortie de l'ASFC peuvent être transmis à d'autres ministères pour les questions liées à l'immigration, aux avantages sociaux et à l'exécution de la loi. Tous les voyageurs peuvent demander une copie des renseignements réglementaires liés à leurs entrées et sorties qui ont été fournis en présentant une demande écrite à l'ASFC. Un voyageur estimant que les renseignements réglementaires le concernant sont incorrects peut présenter une demande écrite à l'ASFC afin qu'ils soient corrigés. Un voyageur peut se plaindre, par écrit, à l'ASFC s'il estime que l'ASFC a injustement refusé de lui donner accès aux renseignements réglementaires le concernant, n'a pas corrigé les renseignements réglementaires le concernant, ou a utilisé de manière incorrecte les renseignements réglementaires le concernant. Les voyageurs peuvent obtenir plus de renseignements en consultant le site Web des [programmes de l'IPV, du DP et des sorties en mode aérien](#).

61. L'ASFC recommande que l'avis aux passagers soit ajouté aux sites Web et aux autres documents de sorte que les voyageurs qui font des recherches ou qui effectuent des réservations pour des vols à destination ou en partance du Canada soient informés des programmes de l'IPV, du DP, de l'IPVI et des sorties en mode aérien de l'Agence.

### **Se présenter pour une inspection par l'ASFC**

62. L'exigence de transmettre les renseignements réglementaires ne libère pas les transporteurs aériens commerciaux de leurs obligations en matière de présentation et de déclaration à l'arrivée, conformément au [Règlement de 2003 sur l'obligation de se présenter à un bureau de douane](#). Les procédures d'accès aux aéroports se trouvent dans le mémorandum du ministère [D2-5-1, Accès aux aéroports par vols nolisés](#).

### **Renseignements sur les pénalités**

63. Les transporteurs aériens commerciaux qui ne respectent pas les exigences de transmission des renseignements réglementaires selon les modalités et dans les délais prescrits feront l'objet de sanctions administratives pécuniaires, en vertu de la [Loi sur les douanes](#). La pénalité est établie « par vol ».

64. Il y a infraction lorsqu'un transporteur aérien commercial ne fournit pas l'information exigée en application du [RRPD](#) ou du [RRSP](#) sur les personnes (passagers et membres de l'équipage) à bord de l'appareil dans les délais prescrits.

65. L'ASFC considère que les renseignements réglementaires ont été communiqués si les informations sont :

- a) Complètes : toutes les données IPV pour les membres de l'équipage et les passagers doivent être transmises. Si elles ont été recueillies, toutes les données du dossier DCS et DP des passagers doivent être. Le message de clôture identifiant tous les passagers à bord doit être transmis.
- b) Précises : les renseignements réglementaires décrivent correctement les membres de l'équipage et les passagers. L'ASFC attend du transporteur aérien commercial qu'il vérifie les documents de voyage et qu'il corrige toute erreur, le cas échéant.
- c) Opportunes : l'ASFC a besoin d'assez de temps pour traiter les renseignements réglementaires aux fins des objectifs du programme identifiés ci-dessus. Les informations sont considérées comme « opportunes » si elles sont reçues :
  - dans le cas des données IPV des passagers, au plus tard l'heure du départ à destination ou en partance du Canada, et avant le départ du Canada lorsque l'information est disponible.
  - dans le cas des données IPV concernant les membres de l'équipage, au plus tard une heure avant l'heure de départ à destination ou en partance du Canada.
  - dans le cas du dossier DCS et DP des passagers, au plus tard au moment du départ du Canada (l'ASFC ne recueille pas les données du DP pour les vols sortants du Canada).
  - dans le cas du message de clôture, au plus tard 30 minutes après l'heure de départ à destination ou en partance du Canada.
- d) Lisibles : les informations doivent être communiquées dans un format approuvé qui peut être traité par les systèmes de l'ASFC, conformément aux exigences énoncées dans le document sur les ERIMT.

**Remarque :** Par exemple, un transporteur aérien commercial peut être assujéti à une sanction pécuniaire administrative si des renseignements réglementaires contenus dans le message d'IPV sont modifiés dans le seul but de faciliter l'obtention d'un message d'embarquement autorisé pour le résultat d'immigration de l'ASFC dans le message d'embarquement autorisé/non autorisé.

66. Le mémorandum du ministère [D22-1-1, Régime de sanctions administratives pécuniaires](#) décrit comment l'ASFC voit au respect de la [Loi sur les douanes](#) et de son règlement d'application. Les détails des sanctions administratives pécuniaires liées à la communication des renseignements réglementaires sont publiés dans le [Document-maître des infractions](#) de l'ASFC.

67. On recommande aux transporteurs aériens commerciaux de surveiller tous les messages provenant de l'ASFC. La non-réception d'un accusé de réception (comme la réception d'un message d'erreur), ou d'un message d'embarquement autorisé/non autorisé indique qu'il y a un problème de transmission ou de qualité des données.

68. Les pénalités décrites dans ce document sont distinctes des frais d'administration qui peuvent être perçus auprès des transporteurs aériens commerciaux relativement au transport de certaines catégories de ressortissants étrangers interdits de territoire au Canada. Les frais d'administration sont établis conformément à la [LIPR](#) et au [RIPR](#) et sont décrits de façon plus détaillée dans [le Guide pour les transporteurs de l'ASFC](#).

## Coordonnées

69. La ligne de soutien pour le programme d'IPV/DP (SPID) de l'ASFC est le principal point de contact pour les questions techniques et les demandes de renseignements sur les programmes de la part des transporteurs aériens commerciaux. Les détails pour les communications en tout temps se trouvent ci-dessous.

### Téléphone

- **1-866-427-4767** (au Canada et aux États-Unis, y compris l'Alaska et Hawaii — ne comprend pas les territoires américains);
- **1-613-941-2800** (appels internationaux, des frais s'appliquent).

Courriel : [api-pnr@cbsa-asfc.gc.ca](mailto:api-pnr@cbsa-asfc.gc.ca) ou [ipv-dp@cbsa-asfc.gc.ca](mailto:ipv-dp@cbsa-asfc.gc.ca)

**Remarque :** Les demandes faites par courriel sont traitées entre 8 h et 16 h (HNE) pendant les jours de la semaine (sauf les jours fériés).

70. Le CSTA de l'ASFC fournit de l'aide en tout temps exclusivement aux transporteurs aériens commerciaux ayant obtenu la certification requise aux fins du programme de l'IIPV en ce qui a trait aux résultats d'immigration de l'ASFC, y compris pour déterminer si les passagers possèdent les documents prescrits par la LIPR pour voyager au Canada par voie aérienne ou si un passager particulier est une personne visée par la LIPR. Le CSTA n'accepte pas les appels qui ont trait au soutien technique ou au soutien aux programmes.

### Téléphone

- **1-844-880-6527** (au Canada et aux États-Unis, y compris l'Alaska et Hawaii — ne comprend pas les territoires américains);
- **1-905-676-5171** (appels internationaux, des frais s'appliquent).

**Remarque :** Le CSTA et la ligne de soutien pour le programme d'IPV/DP n'offrent pas de services aux voyageurs. Ces derniers devraient consulter le site Web d'IRCC, la mission la plus proche ou le Centre de réception des demandes de visa, s'ils ont besoin d'aide ou s'ils ont des questions sur l'état de leurs documents d'immigration ou sur l'AVE.

## Renseignements supplémentaires

71. Pour plus d'information, communiquez avec le Service d'information sur la frontière, un service téléphonique automatisé qui fournit des renseignements généraux sur les programmes, les services et les initiatives de l'ASFC au moyen de messages préenregistrés.

### Téléphone

- 1-800-461-9999 (au Canada)
- 204-983-3500 ou 506-636-5064. Des frais d'interurbain s'appliquent

ATS

- 1-866-335-3237 (disponible au Canada)

**Remarque** : Les agents sont disponibles du lundi au vendredi (de 8 h à 16 h, heure locale), sauf les jours fériés.

## ANNEXE A

### Éléments de données du dossier passager (DP)

Élément de données	Explication
1. Code de repérage du dossier passager (DP)	<ul style="list-style-type: none"><li>• Numéro de repérage du dossier;</li><li>• Référence de réservation;</li><li>• Numéro de suivi de la réservation.</li></ul>
2. Date de réservation	<ul style="list-style-type: none"><li>• Date à laquelle la réservation a été créée auprès transporteur aérien commercial, de l'agence de voyages ou de l'agent de voyage.</li></ul>
3. Dates prévues du voyage	<ul style="list-style-type: none"><li>• Itinéraire complet, y compris toutes les dates de facturation, de réservation et de voyage, ainsi que les points de départ et d'arrivée pour tous les segments de vol se rapportant au passager.</li></ul>
4. Nom du passager	<ul style="list-style-type: none"><li>• Nom de famille, prénom, second prénom ou initiales.</li></ul>
5. Autres noms dans le DP	<ul style="list-style-type: none"><li>• Noms des autres passagers affiliés au nom du passager principal sur la liste des réservations. Par exemple, si une famille fait une réservation, tous les membres devraient être inclus dans le même dossier de passager.</li></ul>
6. Renseignements sur tous les modes de paiement	<ul style="list-style-type: none"><li>• Espèces, chèque, demande de voyage du gouvernement (DVG) ou carte de crédit ou autre billet, y compris les paiements non monétaires (c.-à-d. points-privilèges d'un programme pour grands voyageurs).</li></ul>
7. Adresse de facturation	<ul style="list-style-type: none"><li>• Renseignements relatifs à la facturation et adresses de livraison auxquelles ces renseignements (c.-à-d. facture) seront transmis. L'adresse de livraison est l'adresse à laquelle les documents de voyage (c.-à-d. itinéraire) seront envoyés.</li><li>• Les adresses de courrier électronique (courriel) pourraient en faire partie.</li></ul>
8. Numéro de téléphone du contact	<ul style="list-style-type: none"><li>• Tous les numéros de téléphone énumérés dans le DP.</li></ul>
9. Itinéraire complet pour un DP donné	<ul style="list-style-type: none"><li>• Itinéraire de rechange inconnu (segment ARNK).</li><li>• Code(s) d'aéroport des étapes, comme les aéroports de correspondance – renseignements détaillés sur les aéroports de départ, de destination et de transit, segments annulés, jours d'attente, segments de vol effectués, information de vol, date de départ des vols, point d'embarquement, point d'arrivée, segments ouverts, point d'embarquement originel, ville de destination, villes</li></ul>



	<p>de l'itinéraire et lieu d'achat du billet, segments par transport non aérien.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Données sur la disposition, dont la durée et l'emplacement.</li> </ul>
10. Renseignements sur les programmes pour grands voyageurs	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tous les renseignements sur les points du programme pour grands voyageurs (numéro de participant au programme pour grands voyageurs).</li> </ul>
11. Agence de voyages	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Numéro IATA de l'agence de voyages.</li> <li>• Codes de pseudo-ville définis par le système de réservation correspondant. Ce code unique identifie l'agence dans le système de réservation. Un code de pseudo-ville est un code simulé pour identifier ou localiser un aéroport correspondant à une ville.</li> </ul>
12. Agent de voyage	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nom et coordonnées.</li> </ul>
13. Informations de DP séparées ou divisées	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Doivent être considérées comme étant identiques au DP régulier, sauf qu'il y aura plus de données d'historique portant sur tous les DP connexes antérieurs.</li> </ul>
14. Information sur le billet	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Billet d'échange;</li> <li>• Billet complémentaire;</li> <li>• Billet réémis;</li> <li>• Billet électronique;</li> <li>• Billet ouvert;</li> <li>• Billet d'aller simple;</li> <li>• Conditions spéciales de voyage – billet de faveur d'employé, d'ami ou de parents;</li> <li>• Date d'émission ou d'achat du billet, catégorie de voyage vendu, ville d'émission, numéro de billet, ville d'émission du billet, cotation automatisée du prix du billet (ATFQ).</li> </ul>
15. Numéro du billet	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Combinaison unique de chiffres et de lettres attribuée à chaque billet. Ce numéro est généré automatiquement lorsqu'un nouveau billet est émis.</li> </ul>
16. Numéro de siège	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Numéro ou emplacement du siège, ou numéro ou emplacement dans la cabine, attribué au passager par le transporteur au moment de l'enregistrement ou de l'embarquement à bord du moyen de transport (réservé et utilisé).</li> </ul>
17. Date d'émission du billet	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Date de création du DP;</li> <li>• Date de réservation;</li> <li>• Date de départ;</li> <li>• Date d'arrivée;</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Date du premier voyage du DP;</li> <li>• Date de la dernière modification du DP;</li> <li>• Date d'émission du billet;</li> <li>• Date prévue du premier voyage;</li> <li>• Date de la première arrivée.</li> </ul>
18. Renseignement sur la défection (passagers défaillants)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Terme de l'industrie désignant un passager qui a effectué une réservation, mais qui ne s'est pas présenté à l'enregistrement.</li> </ul>
19. Renseignement sur le passager de dernière minute sans réservation	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Passager qui n'a pas de réservation et qui peut avoir une place à bord de l'avion.</li> </ul>
20. Numéros d'étiquette de bagage (information sur les bagages)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre de sacs;</li> <li>• Numéros d'étiquette de bagage;</li> <li>• Poids des bagages;</li> <li>• Renseignements sur les bagages regroupés, tête du regroupement, nombre de bagages dans un regroupement, code de sac du transporteur, statut de sac;</li> <li>• Destination ou point de déchargement des bagages.</li> </ul>
21. Information sur le siège	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Catégorie de service;</li> <li>• Attribution de siège;</li> <li>• Préférence relative à l'emplacement du siège.</li> </ul>
22. Aller simple	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Billet acheté pour un aller simple seulement;</li> </ul>
23. Toute information préalable recueillie sur le passager	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nom du passager (nom de famille, prénom, second prénom ou initiales);</li> <li>• Date de naissance;</li> <li>• Sexe;</li> <li>• Citoyenneté;</li> <li>• Tous les types de documents de voyage;</li> <li>• Tous les numéros de document de voyage (numéro de passeport ou de visa);</li> <li>• Tous les pays ayant délivré les documents de voyage.</li> </ul>
24. En attente	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Statut du passager, c.-à-d. attendant qu'un siège se libère dans le Système de contrôle des départs (SCD).</li> </ul>
25. Données d'enregistrement	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Numéro de sécurité de l'enregistrement;</li> <li>• Identification de l'agent d'enregistrement;</li> <li>• Heures d'enregistrement;</li> <li>• Statut de l'enregistrement;</li> <li>• Numéro d'embarquement;</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"><li>• Indicateur d'embarquement;</li><li>• Statut de confirmation;</li><li>• Ordre d'enregistrement.</li></ul>
--	--

\* La liste détaillée des éléments de données est fournie dans les sections relatives au format du document sur les ERIMT.

## ANNEXE B

### Membre de l'équipage ou passager aux fins de l'IIPV

Poste sur le vol	Considéré comme un « membre de l'équipage » ou un « passager » conformément au RIPR
Pilote	Membre de l'équipage
Pilote en formation (non entièrement autorisé)	Membre de l'équipage
Agent de bord	Membre de l'équipage
Personnel médical (pour prendre soin d'un patient)	Membre de l'équipage
Mécanicien de bord	Passager
Agent de sûreté à bord	Passager
Chef arrimeur / manutentionnaire de fret / ingénieur au sol	Passager
Vétérinaire (pour prendre soin d'animaux vivants)	Passager
Escorte de sécurité / de fret	Passager

\*Veuillez prendre note qu'une personne est inscrite en tant que membre de l'équipage si elle travaille sur le vol en cours ou est en déplacement pour joindre et travailler sur un autre vol (même s'il s'agit d'un transporteur aérien commercial différent).

<b>Références</b>	
<b>Bureau de diffusion</b>	Division de la gestion des programmes et des politiques, Direction des programmes des voyageurs, Direction générale des voyageurs
<b>Dossier de l'Administration centrale</b>	
<b>Références législatives</b>	<a href="#"><u>Loi sur les douanes</u></a> <a href="#"><u>Règlement sur les renseignements relatifs aux passagers (douanes)</u></a> <a href="#"><u>Règlement de 2003 sur l'obligation de se présenter à un bureau de douane</u></a> <a href="#"><u>Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés</u></a> <a href="#"><u>Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés</u></a> <a href="#"><u>Règlement sur les renseignements relatifs à la sortie de personnes</u></a>
<b>Autres références</b>	D2-5-1, D2-5-12, D22-1-1
<b>Ceci annuel le mémorandum D</b>	D2-5-11 daté du 17 avril 2016