



Citoyenneté et
Immigration Canada

Citizenship and
Immigration Canada

ENF 17

Formalités liées au transport maritime

ENF 17 Formalités liées au transport maritime

Mises à jour du chapitre	3
1. Objet du chapitre.....	3
2. Objectifs du programme.....	3
3. Loi et Règlement.....	3
3.1. Formulaires.....	4
4. Pouvoirs délégués	4
5. Politique ministérielle	4
5.1. Dispense de l'obligation d'être muni d'un document accordée aux membres d'équipage	4
5.2. Membres d'équipage de navires immatriculés au Canada	6
5.3. Notification relative à un membre d'équipage	6
5.4. Frais médicaux	6
5.5. Hospitalisation d'un membre d'équipage.....	6
5.6. Obligation de notification lorsque des passagers clandestins se trouvent à bord	6
5.7. Obligation de garder à bord les passagers clandestins	6
5.8. Responsabilité relative à un renvoi.....	7
5.9. Avis d'obligation de faire sortir une personne du pays	7
5.10. Présentation de la liste des membres d'équipage d'un navire immatriculé à l'étranger	7
5.11. Remise d'une liste des membres d'équipage lorsque aucun agent ne monte à bord.....	7
5.12. Personnes à nommer sur la liste des membres d'équipage d'un navire immatriculé à l'étranger	7
5.13. Personnes qui ne doivent pas être nommées sur la liste des membres d'équipage	8
6. Définitions	9
7. Procédure : Membres d'équipage qui arrivent à bord de navires immatriculés à l'étranger	9
7.1. Vérification de la liste des membres d'équipage	9
7.2. Erreurs relevées sur la liste des membres d'équipage	10
7.3. Suppression de noms sur la liste des membres d'équipage avant de la signer	10
7.4. Mesures à prendre après la suppression de noms	10
7.5. Signature de la liste des membres d'équipage	11
7.6. Enregistrement des modifications d'équipage.....	11
7.7. Conservation des listes de membres d'équipage.....	12
8. Procédures : Membres d'équipage de navires immatriculés au Canada	12
8.1. Exécution de la Loi	12
8.2. Marche à suivre lorsqu'un membre d'équipage se présente à un bureau d'immigration intérieur ou vient à l'attention d'un enquêteur	13
8.3. Obtention d'une garantie	13
8.4. Pouvoir de retenir ou de saisir un navire lorsqu'un transporteur maritime omet de fournir une garantie.....	14
8.5. Les membres d'équipage autres que les déserteurs qui cessent d'exercer leurs fonctions.....	14
8.6. Mise à pied d'un membre d'équipage.....	14
8.7. Contrôles dans les aéroports et aux points d'entrée frontaliers des personnes qui demandent à entrer au Canada en vue de se joindre à l'équipage d'un navire	15
8.8. Lettres de ralliement	15
8.9. Utilisation des timbres de point d'entrée	15
8.10. Fiches de résidents temporaires.....	16
9. Procédure : Passagers qui débarquent à des points d'entrée maritimes.....	16
9.1. Obligation de se présenter aux fins de contrôle	16
9.2. Lieu de contrôle	16
9.3. Présentation de passagers en vue d'un deuxième contrôle de l'Immigration	17
9.4. Contrôle des passagers clandestins à bord des navires.....	17
9.5. Circonstances où le rapatriement par voie aérienne peut être autorisé.....	17
9.6. Consignation de données dans le SSOBL	18
9.7. Code d'association ou traits distinctifs (AOTD) applicable aux passagers clandestins	18

9.8. Entrevues dans les bureaux au Canada avec les personnes qui prétendent avoir été passagers clandestins.....	18
10. Procédure : Rapports soumis au SSDR.....	19
11. Procédure : Obtention d'une garantie destinée à couvrir les frais administratifs et les autres dépenses applicables.....	20
12. Procédure : Responsabilité relative à un renvoi	21
12.1. Avis de responsabilité initial	21
12.2. Non-respect d'arrangements acceptables relativement à un renvoi	21
12.3. Responsabilité relative aux frais de renvoi	21
12.4. Ventilation des frais à déclarer.....	21
12.5. Transmission des frais	22

Mises à jour du chapitre

Date : 2011-02-11

- Section 5.11, référence d'inspecteur des douanes et agents d'immigration sont remplacés par agents de l'AFSC ;
- Section 7.7, référence « des douanes » est remplacé par l'ASFC ;
- Section 8.1, le code SSOBL 398 est remplacé le code SSOBL 184;
- Section 8.7, référence « les douanes » et « immigration » sont remplacé par l'ASFC ;
- Section 9.1, référence « aux douanes » et « d'inspecteur des douanes » sont remplacé par l'ASFC ;
- Section 9.2, référence « les douanes » et « immigration » sont remplacé par l'ASFC ; et
- Section 9.3, référence d'inspecteur des douanes est remplacés par agents de l'AFSC.

1. Objet du chapitre

Ce chapitre fournit des directives concernant les mesures de contrôle et d'exécution applicables aux points d'entrée maritimes en ce qui a trait aux membres d'équipage, aux passagers clandestins et aux autres personnes qui arrivent au Canada à bord d'un navire. Il aidera également les agents des aéroports et des points d'entrée frontaliers au moment de soumettre à un contrôle les personnes qui cherchent à entrer au Canada en vue de se joindre à l'équipage d'un navire, de même que les agents des bureaux intérieurs en contact avec des personnes qui prétendent être entrées au Canada à titre de membres d'équipage ou pour le devenir. Il résume enfin les obligations et les responsabilités financières des transporteurs maritimes eu égard aux frais administratifs, aux frais de renvoi et aux frais médicaux.

2. Objectifs du programme

Les objectifs visés par les formalités d'immigration liées au transport maritime tiennent au contrôle des personnes qui se présentent aux points d'entrée maritimes et à l'exécution de la Loi et du Règlement eu égard aux obligations et responsabilités des transporteurs maritimes.

3. Loi et Règlement

Disposition	Référence
Infraction générale	L124(1)a)
Obligations des transporteurs	L148(1)b) et f)
Saisie	L148(2)
Entrée en vue du contrôle complémentaire ou de l'enquête	L23
Manquement à la Loi	L41
Rapport d'interdiction de territoire	L44(1)
Conditions: étrangers qui entrent en tant que membres d'équipage	R184(1)
Conditions: étrangers qui entrent pour devenir membres d'équipage	R184(2)
Obligation de détenir une personne	R261(1)
Avis de passager clandestin	R262
Modifications à la liste des membres d'équipage	R265(2)

Rassemblement	R266
Rapport	R268
Avis au transporteur	R276(1)a)
Avis au transporteur	R276(1)b)
Avis à l'agent	R276(2)
Délai d'exécution	R276(3)
Non-respect de l'obligation	R276(4)
Critères pour le refus des arrangements	R276(5)
Frais de renvoi	R278
Imposition de frais administratifs	R279(1)
Exception	R279(2)
Rétention	R285
Fin du contrôle	R37
Perte de la qualité de membre d'équipage	R3(1)b)
Retrait de la demande	R42

3.1. Formulaires

Le tableau suivant énumère les formulaires requis.

Nom du formulaire	Numéro du formulaire
Reçu officiel Cautionnement en espèces versé par un transporteur	IMM0410B
Mandat d'arrestation	IMM0420B
Frais à payer par les transporteurs	IMM0459B
Avis des droits conférés en vertu de la Convention de Vienne et du droit de se faire représenter par un conseiller à une enquête	IMM0689B
Fiche de visiteur	IMM1097B
Déclaration	IMM1392B
Avis de rétention ou de saisie d'un véhicule ou de marchandises réglementées	IMM5266B
Autorisation d'heures et de quarts de travail supplémentaires	PER0007

4. Pouvoirs délégués

Nil.

5. Politique ministérielle

5.1. Dispense de l'obligation d'être muni d'un document accordée aux membres d'équipage

Les personnes qui viennent au Canada en qualité de membres d'équipage d'un navire ou pour le devenir sont réputées chercher à entrer au pays à titre de résidents temporaires en vue d'exercer un emploi. Des dispenses ont été introduites au RIPR pour faciliter l'entrée des membres d'équipage et assurer le contrôle des passagers non munis des documents voulus qui se font passer pour des marins et sont victimes d'abus de passeurs de clandestins. Ces dispenses sont énumérées ci-dessous.

Dispense	Description
----------	-------------

Dispense de l'obligation d'être muni d'un visa de résident temporaire	<p>En vertu du R190(3.1) « Est dispensé de l'obligation d'obtenir un visa de résident temporaire l'étranger membre d'équipage qui arrive au Canada à bord d'un bâtiment et qui cherche, à la fois :</p> <p>a) à entrer au Canada à titre de membre d'équipage du bâtiment;</p> <p>b) à séjourner au Canada à seule fin d'agir à titre de membre d'équipage du bâtiment ou de tout autre bâtiment. »</p> <p>Note : Les étrangers qui arrivent à bord d'un avion ou d'un transporteur terrestre pour rejoindre un navire au Canada en qualité de membres d'équipage ne sont pas dispensés de l'obligation d'obtenir un visa de résident temporaire. Cette dispense s'applique uniquement aux membres d'équipage qui arrivent en qualité de membres d'équipage à bord d'un navire sur lequel ils sont employés. Le visa de résident temporaire doit être intégré au passeport de l'étranger et non pas à la pièce d'identité de marin.</p>
Dispense de l'obligation d'être muni d'un passeport	<p>En vertu du R52(2)g), « à la personne cherchant à entrer au Canada à titre de membre d'équipage et qui est titulaire d'une pièce d'identité de marin lui ayant été délivrée aux termes des conventions de l'Organisation internationale du Travail, si elle est membre d'équipage du bâtiment qui l'amène au Canada. » Cette personne est dispensée de l'obligation d'être munie d'un passeport.</p> <p>Note : Les étrangers qui entrent au Canada pour rejoindre un navire doivent être munis d'un passeport ou d'un document de voyage au titre du R52(1). La dispense de passeport s'applique uniquement aux étrangers qui entrent au Canada à titre de membre d'équipage et qui possèdent une pièce d'identité de marin. De nombreux membres d'équipage ou de paquebots de croisière par exemple doivent être munis d'un passeport parce qu'ils n'ont pas de pièce d'identité de marin.</p>
Dispense de l'obligation d'être muni d'un permis de travail	<p>R186(s) permet à l'étranger affecté à l'équipage d'un navire en eaux canadiennes de travailler sans permis de travail, pourvu que le bâtiment sur lequel il est ou sera employé soit immatriculé à l'étranger et serve au transport international.</p> <p>Ces membres d'équipage ne peuvent toutefois s'acquitter de tâches portuaires, telles que le chargement ou le déchargement de marchandise, sans être munis d'un permis de travail et d'une attestation de RHDCC.</p> <p>Les étrangers qui travaillent à titre de membres d'équipage à bord de tout bâtiment immatriculé au Canada (p.ex., navire de pêche, navire de recherche océanographique, yacht de plaisance) ont quant à eux besoin d'un permis de travail et d'une attestation de RHDCC. Les étrangers qui travaillent sur un navire immatriculé à l'étranger qui fait du cabotage ont également besoin d'un permis de travail et d'une attestation de RHDCC.</p>

Note: On entend par cabotage le transport de biens et de personnes par navire d'un endroit à un autre au Canada, soit directement, soit en passant par un port étranger. En fait également partie les activités maritimes de nature commerciale exercées au moyen d'un navire dans les eaux canadiennes, comme un navire de croisière par exemple. Les propriétaires de navires étrangers qui

veulent se livrer à une telle activité doivent obtenir un permis de cabotage, délivré par l'Agence des services frontaliers du Canada, en collaboration avec l'Office des transports du Canada.

5.2. Membres d'équipage de navires immatriculés au Canada

Les membres d'équipage de navires immatriculés au Canada ne sont pas tenus de se soumettre à un contrôle en arrivant à un PDE maritime, pourvu qu'ils aient la citoyenneté canadienne. Conformément au Règlement, le responsable d'un bâtiment immatriculé au Canada n'est pas tenu de présenter une liste des membres de son équipage à moins qu'on ne lui en fasse la demande expresse.

Le responsable d'un navire doit signaler à un agent l'arrivée à son bord de tout membre d'équipage qui n'a pas la citoyenneté canadienne et qui n'est pas résident permanent du Canada. Une telle personne doit être contrôlée conformément aux normes en vigueur. Elle doit par ailleurs être munie d'un permis de travail et d'une validation de RHDCC. Dans les cas où l'immatriculation d'un navire est convertie de canadienne à étrangère pendant qu'il se trouve au Canada, et qu'il quitte ensuite les eaux canadiennes, la liste des membres de son équipage ne sera pas exigée avant son départ.

5.3. Notification relative à un membre d'équipage

En vertu du R268, lorsqu'une personne ayant obtenu le droit d'entrée en qualité de membre d'équipage ou pour le devenir omet de le devenir ou cesse d'être un membre d'équipage, le transporteur est tenu d'en informer un agent sans délai.

5.4. Frais médicaux

Le R263(1) stipule que les transporteurs ont la responsabilité des frais médicaux et hospitaliers engagés relativement à leurs membres d'équipage.

5.5. Hospitalisation d'un membre d'équipage

En vertu du R268(1), lorsqu'un membre d'équipage cesse de remplir ses fonctions, le responsable du navire est tenu d'en informer un agent. Dans le cas d'une hospitalisation, il n'est cependant tenu de le faire que si le membre d'équipage doit être hospitalisé au-delà de la date de départ du navire. Le R3(1)b) stipule qu'à la suite d'une hospitalisation, un membre d'équipage a 72 heures pour retourner à son navire ou pour quitter le Canada. Durant cet intervalle, il conserve son statut de résident temporaire.

5.6. Obligation de notification lorsque des passagers clandestins se trouvent à bord

En vertu du R262, un transporteur maritime est tenu d'informer un agent de la présence de passagers clandestins à bord de son bâtiment dès qu'il arrive à un port d'escale au Canada. Un tel avis n'a pas à être signifié par écrit à moins que l'agent n'ait des raisons d'exiger qu'il le soit. Aucun avis de cet ordre n'est requis si le navire ne fait que passer par le Canada pour se rendre dans un port des États-Unis.

5.7. Obligation de garder à bord les passagers clandestins

Les passagers clandestins doivent être contrôlés à bord du navire sur lequel ils sont arrivés. En vertu du L148(1)b), le responsable du navire est tenu de garder à bord (en détention) un passager clandestin jusqu'à la fin de son contrôle. Il en découle que le responsable du navire est tenu de continuer de garder à bord un passager clandestin dont le contrôle doit être ajourné. Le responsable d'un navire en transit vers les États-Unis ne peut en aucun cas acheminer son navire vers un port d'entrée canadien à seule fin d'y faire descendre des passagers clandestins. Un passager clandestin ne doit pas être contrôlé lorsqu'il se trouve à bord d'un navire au mouillage. Il ne devra être contrôlé que lorsque le navire sera amarré dans le port. Les passagers clandestins qui retirent leur demande d'entrée au Canada ou contre lesquels une mesure de renvoi a été

prise doivent quitter le Canada à bord du navire qui les a amenés, à moins que le transporteur n'ait pris des arrangements satisfaisants en vue de leur rapatriement par quelque autre moyen. (Voir [Section 9.5](#) : « Circonstances où le rapatriement par voie aérienne peut être autorisé ») Un transporteur qui autorise un passager clandestin à débarquer ailleurs qu'à un PDE désigné, par exemple à une écluse de la voie maritime, peut être poursuivi aux termes du L124(1)(a) et se voir imposer les pénalités financières d'usage (garantie, frais administratifs et frais de renvoi).

5.8. Responsabilité relative à un renvoi

En vertu du L148(1)f), un transporteur est tenu de faire sortir du Canada tout étranger qu'il a amené comme membre d'équipage ou pour devenir membre d'équipage. De plus, le transporteur est tenu de faire sortir du Canada tout passager clandestin qui n'est pas muni des documents réglementaires ou tout autre passager interdit de territoire pourvu qu'il ne détienne pas un visa.

5.9. Avis d'obligation de faire sortir une personne du pays

Le R276(1)b) stipule que lorsqu'une mesure de renvoi devient exécutoire, un agent doit informer le transporteur qu'il est dans l'obligation de faire sortir la personne visée du Canada et, au besoin, de la faire escorter.

Après avoir reçu avis de cette obligation, le transporteur est tenu, en vertu du R276(2), d'informer un agent sans délai des arrangements qu'il a pris à cet égard. En vertu du R276(3), le transporteur dispose alors de 48 heures pour faire sortir la personne visée du Canada.

5.10. Présentation de la liste des membres d'équipage d'un navire immatriculé à l'étranger

Une liste des membres d'équipage doit être présentée à l'arrivée au Canada de tout bâtiment immatriculé à l'étranger, quel que soit le nombre de membres d'équipage à son bord. Cette liste peut être produite par ordinateur, dactylographiée ou imprimée sur un formulaire tel que la liste des membres d'équipage de l'Organisation internationale du Travail.

Avant qu'un navire ne quitte le Canada, son responsable doit présenter deux copies de la liste des membres de son équipage, dont une signée. Si le responsable du navire désire conserver une copie signée de la liste pour les dossiers du navire, il doit alors en présenter une troisième copie lors de son arrivée. Tant et aussi longtemps que le bâtiment se trouve en eaux canadiennes, son responsable doit tenir à jour la liste des membres de son équipage, et veiller à la modifier chaque fois que la composition de l'équipage change. Une liste à jour doit être présentée chaque fois qu'un agent en fait la demande.

5.11. Remise d'une liste des membres d'équipage lorsque aucun agent ne monte à bord

Conformément aux formalités de contrôle sélectif en vigueur, les agents de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) ne montent à bord que d'une minorité de bâtiments à leur arrivée au Canada. Lorsqu'aucun agent ne monte à bord, le responsable du navire ou l'agent maritime concerné doit remettre une liste des membres d'équipage au bureau de l'ASFC le plus près sitôt après l'arrivée du bâtiment. Dans certains cas, un agent peut accepter que la liste lui soit transmise par voie électronique (p. ex., lorsqu'un navire arrive dans un port autre qu'un point d'entrée). Si le responsable du navire envoie la liste par télécopieur, l'agent de l'ASFC qui la reçoit doit lui en renvoyer, par télécopieur, une copie signée destinée à être présentée avant que le navire ne quitte le Canada.

5.12. Personnes à nommer sur la liste des membres d'équipage d'un navire immatriculé à l'étranger

En vertu du R265, un transporteur est tenu de fournir à un agent une liste de tous ses membres d'équipage dès son arrivée à un port d'entrée. Cette liste doit inclure les noms de toutes les

personnes qui sont employées à bord pour occuper un poste lié au fonctionnement du navire ou au service des passagers.

Les membres d'équipage des navires de charge incluent :

- les officiers brevetés : le responsable du navire, le premier lieutenant ou second capitaine, le premier ingénieur ou ingénieur en chef de même que les officiers subalternes et les ingénieurs;
- les membres d'équipage non brevetés : les matelots de 3^e et 2^e classe, les manoeuvriers (contremaîtres d'équipage de pont), le personnel de la salle des machines (graisseurs et installateurs) ainsi que le personnel des cuisines et de la salle à manger (cuisiniers, stewards et personnel de l'ordinaire).

Dans le cas d'un paquebot de croisière, on inclut aussi généralement dans les membres d'équipage le directeur de l'hôtel, le directeur de croisière, le commissaire de bord, le personnel médical, les directeurs et les employés des bars, restaurants, boutiques et casinos du navire de même que le personnel d'entretien et les artistes de spectacle.

À bord des navires de pêche, l'équipage inclut toutes les personnes qui jouent un rôle dans le traitement des prises.

Dans le cas des navires de recherche océanographique, toutes les personnes employées à bord, notamment les scientifiques, les techniciens et les plongeurs, sont considérées comme des membres d'équipage.

5.13. Personnes qui ne doivent pas être nommées sur la liste des membres d'équipage

La définition de membre d'équipage n'inclut pas les personnes des catégories suivantes :

- les surnuméraires : les conjoints, les enfants et les autres personnes à la charge des membres d'équipage;

Note : Il arrive que des surnuméraires présentent des livrets de marin et prétendent faire partie de l'équipage. En pareil cas, le responsable du navire doit prouver à un agent, au moyen des actes du navire ou de contrats d'emploi en bonne et due forme, que les surnuméraires en question font bien partie de l'équipage et qu'ils ne cherchent pas seulement à en convaincre l'agent pour se soustraire à l'obligation d'être muni d'un visa.

- les passagers payants à bord d'un navire de charge;
- les travailleurs au pair : les personnes qui, pour voyager gratuitement à bord d'un navire, acceptent de travailler pendant le voyage;
- les entrepreneurs étrangers et les techniciens à l'emploi du transporteur : les étrangers temporairement affectés à un bâtiment dans le seul but d'y effectuer des réparations; ces personnes peuvent déjà se trouver à bord à l'arrivée du navire, ou se présenter à un PDE dans l'intention de rejoindre le navire;
- les surintendants du transporteur, y compris les personnes qu'on désigne du nom de subrécargues, d'ingénieurs en chef ou de capitaines de port;
- les employés ou cadres d'une entreprise de transport maritime qui voyagent à bord d'un bâtiment ou qui s'y trouvent temporairement afin d'inspecter ou de superviser des opérations notamment liées à l'entretien, à des réparations, à la préparation des soutes, aux préparatifs en vue d'une inspection de même qu'au chargement ou au déchargement de la cargaison;

- les représentants d'une compagnie d'assurance qui voyagent sur un bâtiment afin de se renseigner, au nom de l'assureur, sur les opérations qui se déroulent à bord de ce bâtiment;
- les agents des services météorologiques : les personnes qui suivent les conditions du temps et dont la présence à bord du navire n'a rien à avoir avec son pilotage.

Ces personnes ne doivent pas être nommées sur la liste des membres d'équipage. Elles ne sont pas dispensées des exigences liées aux passeports et aux visas. L'énumération qui précède n'est pas complète. Même si les personnes qui ne sont pas membres d'équipage affirment ne pas avoir l'intention de descendre à terre pendant que le navire est au port, elles doivent se conformer aux exigences relatives aux passeports et aux visas.

6. Définitions

Nil.

7. Procédure : Membres d'équipage qui arrivent à bord de navires immatriculés à l'étranger

Les membres d'équipage qui travaillent à bord de navires immatriculés à l'étranger ne sont pas tenus de se présenter en personne devant un agent aux fins de contrôle à un PDE à moins qu'on leur demande expressément de le faire.

7.1. Vérification de la liste des membres d'équipage

Avant de signer une liste de membres d'équipage, un agent doit procéder à une ou plusieurs des vérifications suivantes pour s'assurer qu'elle est exacte et complète :

- vérifier s'il est possible de distinguer les noms de famille des prénoms et, si un même nom de famille paraît plus d'une fois sur la liste, s'assurer que le responsable du navire n'a pas inclus des personnes à charge;
- examiner les dates de naissance pour s'assurer qu'aucune personne n'est trop jeune ou trop vieille pour faire partie de l'équipage;
- comparer les renseignements qui figurent sur la liste des membres d'équipage avec ceux que contiennent les documents d'identité ou passeports des marins pour s'assurer que les noms et les dates de naissance concordent;
- examiner les fonctions des membres d'équipage indiquées dans la liste sous la rubrique « rang ou grade », et interroger le responsable du navire au sujet des termes ou abréviations dont la signification n'est pas claire;
- comparer les noms qui figurent sur la liste des membres d'équipage avec les noms des membres d'équipage consignés dans les actes du navire ou dans les dossiers du personnel;
- procéder à un rassemblement d'équipage et nommer à tour de rôle les personnes qui figurent sur la liste en leur demandant de s'avancer pour s'identifier; comparer les renseignements de chacun des documents de voyage avec l'information fournie par chaque personne qui se présente; s'assurer que les photographies des documents ressemblent d'une façon générale à leurs titulaires; poser des questions sur la présence à bord d'un mélange inusité de nationalités (p. ex., deux Tanzaniens au sein d'un équipage russe – il peut s'agir de passagers clandestins qu'on a demandé au responsable du navire de faire passer pour des membres d'équipage).

Note: Les membres d'équipage qui font naître des suspicions doivent être interrogés de façon plus approfondie quant à leur expérience en mer et à la connaissance de leurs fonctions. S'ils ne parviennent pas à convaincre un agent qu'ils sont des membres d'équipage en règle, ce dernier doit leur donner la possibilité de retirer leur demande d'entrée au Canada ou les signaler aux termes du L44(1).

Un rassemblement d'équipage consiste à grouper tous les membres d'équipage d'un navire. Il peut être fait à l'arrivée du navire ou à tout autre moment avant son départ afin de s'assurer que toutes les personnes nommées sur la liste sont bien à bord. Un agent ne doit pas informer le responsable du navire de son intention de rassembler l'équipage avant l'arrivée du navire. Par la suite, il est cependant souhaitable de prévenir le responsable du navire d'un éventuel rassemblement d'équipage, car cette pratique incite le responsable à se conformer à l'obligation d'informer un agent de tout cas de désertion. En vertu du R266, le responsable d'un navire est tenu de rassembler tous les membres de son équipage sans délai à la demande d'un agent.

7.2. Erreurs relevées sur la liste des membres d'équipage

Si un agent relève sur une liste de membres d'équipage de légères inexactitudes qu'il estime fortuites, il doit y apporter les corrections voulues et apposer ses initiales en regard des modifications avant de signer la liste. S'il a des raisons de croire que les inexactitudes relevées sont intentionnelles et destinées à l'induire en erreur, il doit considérer qu'il y a eu infraction et prendre les mesures d'application de la Loi qui s'imposent. Toute infraction doit être signalée à la GRC ou à la police locale ou provinciale, selon le cas.

7.3. Suppression de noms sur la liste des membres d'équipage avant de la signer

Avant de signer une liste de membres d'équipage, un agent doit tirer un trait à l'encre sur le nom de chaque personne qui :

- n'est pas un membre d'équipage;
- est interdite de territoire au Canada.

L'agent doit apposer ses initiales à chacune des lignes ainsi supprimées.

7.4. Mesures à prendre après la suppression de noms

Un agent doit contrôler les personnes dont le nom a été retiré de la liste pour s'assurer qu'elles satisfont à toutes les exigences d'entrée au pays. S'il estime qu'un membre d'équipage est interdit de territoire, l'agent peut lui permettre de retirer sa demande d'entrée au Canada conformément au R42, ou le signaler aux termes du L44(1). En pareil cas, le transporteur doit continuer de garder la personne à bord. En vertu du L148(1)*b*), un transporteur est tenu de présenter la personne concernée aux fins de contrôle et de la garder à bord jusqu'à la fin de son contrôle. L'article R37 précise que le contrôle doit se poursuivre jusqu'à ce que la personne soit autorisée à entrer au Canada, jusqu'à ce que son départ du Canada soit confirmé ou jusqu'à ce que le Ministre prenne une mesure de renvoi à son égard ou confie son dossier au Service de l'immigration. Le R261(1) stipule par ailleurs que le transporteur n'est dégagé de son obligation de garder une personne à bord que lorsqu'on l'informe que le contrôle est terminé, que la personne a été autorisée à entrer au Canada en vue d'un contrôle complémentaire aux termes du L23, ou qu'elle est désormais détenue en vertu d'une quelconque loi canadienne.

Lorsque le Ministre prend une mesure de renvoi, le L148(1)*f*) oblige le transporteur à faire sortir le membre d'équipage concerné du Canada. En vertu du R276(1)*b*), un agent est en outre tenu d'informer le transporteur qu'une mesure de renvoi a été prise à l'égard de la personne visée et qu'il doit la faire sortir du Canada.

Si une personne interdite de territoire est détenue aux fins d'enquête, un agent doit prendre les dispositions requises pour faire descendre la personne à terre et la faire détenir dans un centre de détention désigné de l'Immigration.

Voir aussi :

ENF 4 : Contrôle à un point d'entrée

ENF 5 : Rédaction des rapports en vertu du paragraphe 44(1) de la Loi

ENF 11 : Vérification du départ

ENF 20 : Détention.

7.5. Signature de la liste des membres d'équipage

Tant qu'un agent n'a pas signé une liste de membres d'équipage, les personnes dont le nom figure sur cette liste ne sont pas autorisées à entrer au Canada. Par conséquent, aucune d'elle ne peut descendre à terre. Une fois que l'agent a établi que toutes les personnes nommées sur la liste des membres d'équipage sont admissibles ou qu'il a supprimé les noms des personnes interdites de territoire à titre de membres d'équipage, il doit approuver la liste en apposant un timbre de point d'entrée à la dernière page de chaque copie du document. Le responsable du navire doit conserver les copies ainsi approuvées et y consigner toute modification de l'équipage susceptible de survenir pendant que le navire se trouve au Canada. En vertu des R265(2) et R265(3), le responsable du navire doit modifier les copies signées de la liste dès qu'un changement survient dans la composition de son équipage, et être disposé à fournir une copie à jour de la liste à un agent qui lui en fait la demande.

7.6. Enregistrement des modifications d'équipage

Au départ du navire de son dernier port d'escale au Canada, le responsable doit s'assurer que les copies signées de la liste qu'il remet reflètent toute modification de son équipage. Lorsqu'un agent constate que la liste des membres d'équipage qu'on lui présente au départ du navire n'est pas à jour, il doit y apporter les modifications voulues de la façon suivante :

Suppressions :	Directement en dessous de la dernière inscription des copies signées de la liste des membres d'équipage, l'agent doit signaler chacune des personnes nommées sur la liste qui ont cessé de travailler à bord du navire en inscrivant le numéro correspondant de la première colonne. Il n'est pas nécessaire de récrire le nom des personnes visées, ni les autres renseignements qui les concernent. À droite du numéro, l'agent doit inscrire le motif de la modification, la date de la modification (soit la date à laquelle la personne a cessé de travailler comme membre d'équipage), puis ses initiales.
Ajouts:	Directement en dessous de la dernière inscription des copies signées de la liste, l'agent doit inscrire le nom de chacune des personnes qui se sont jointes à l'équipage du navire après son arrivée au Canada, de même que les autres renseignements qui les concernent. Il ne faut pas reprendre au chiffre «1» la numérotation des personnes qui se joignent à l'équipage d'un navire après son arrivée au Canada. Les numéros doivent continuer de se suivre dans l'ordre. Par exemple, si l'équipage d'un navire comptait 20 membres à son arrivée au Canada, il faut attribuer le numéro «21» à la première personne à se joindre à l'équipage au Canada. L'agent doit inscrire ses initiales à droite de chaque ajout.

7.7. Conservation des listes de membres d'équipage

À moins que d'autres arrangements n'aient été pris, les listes de membres d'équipage signées par un agent de l'ASFC doivent être transmises sans délai au bureau de l'immigration. Étant donné que les listes de membres d'équipage contiennent des renseignements personnels, elles doivent être conservées pendant au moins deux ans aux termes du paragraphe 4(1) du *Règlement sur la protection des renseignements personnels*.

8. Procédures : Membres d'équipage de navires immatriculés au Canada

8.1. Exécution de la Loi

Lorsqu'un agent a des motifs raisonnables de croire qu'un étranger a cessé d'être un membre d'équipage, il doit d'abord consulter la liste des membres d'équipage à l'arrivée du navire pour vérifier si le nom de la personne concernée s'y trouve ou non. Si l'avis concerne un étranger qui ne s'est pas joint à l'équipage après avoir été autorisé à entrer au Canada à cette fin, l'agent doit déterminer à quel moment et à quel endroit la personne concernée a été admise au pays, et inclure ces données dans le rapport qu'il soumettra au Système de soutien de la Division des renseignements (SSDR).

Le responsable du navire devra remettre tout document d'identité appartenant à l'ancien membre d'équipage et divulguer toute information pouvant servir à retracer le déserteur (noms et adresses de parents ou amis au Canada). Les documents en question doivent être saisis afin de faciliter l'identification et le renvoi éventuel de la personne concernée. L'agent doit envoyer tout document soupçonné d'être falsifié à la section de renseignement régionale pour qu'il y soit analysé. Les autres documents doivent être conservés dans le dossier jusqu'à ce que le déserteur ait été retracé. L'agent doit également se procurer une copie du contrat d'emploi et du dossier médical du déserteur, de même qu'une copie de la liste des ports d'escale visités et des papiers de bord du navire.

Dans la mesure du possible, un agent doit inspecter la cabine du déserteur et les bagages qu'il a pu laisser. Il pourrait ainsi découvrir des documents d'identité ou des éléments d'information supplémentaires pouvant permettre d'appréhender le déserteur.

Un agent doit mettre en œuvre les mesures d'exécution requises en signalant le déserteur aux termes de l'article approprié de la Loi. Au moment de consigner les renseignements pertinents dans le SSOBL, le code 184, qui désigne un marin déserteur, doit être inscrit dans le champ « cause » afin de faciliter l'extraction ultérieure de données statistiques. La formulation du rapport doit être conforme à l'exemple qui suit :

Nom du déserteur est une personne qui a été autorisée à entrer au Canada le *date* au *nom du point d'entrée* en qualité de membre d'équipage du *nom du navire*. Le ou vers le *date de désertion*, à *nom de l'endroit*, ledit *nom du déserteur* a déserté le navire, de sorte qu'il a perdu le statut de résident temporaire.

La formulation qui précède devra être modifiée dans le cas d'un membre d'équipage arrêté et accusé d'une infraction pénale, d'un étranger n'ayant pas rejoint un navire après avoir été autorisé à entrer au Canada en vue de faire partie de son équipage, et d'un membre d'équipage n'ayant pas quitté le Canada après avoir été mis à pied. Une observation contenant les renseignements suivants doit être ajoutée au rapport soumis au SSOBL relativement à toute suppression :

- le nom du navire auquel la personne concernée avait été affectée à titre de membre d'équipage;
- le point d'entrée et la date d'arrivée du navire au Canada;
- la date à laquelle la personne concernée a cessé d'être un membre d'équipage;

- le nom, l'adresse et le numéro de téléphone du transporteur maritime responsable;
- le montant et le numéro de reçu officiel de toute garantie fournie.

En vertu du R184(2), un étranger autorisé à entrer au Canada pour devenir membre d'équipage est tenu de rejoindre le bâtiment désigné dans les délais prescrits, ou dans les 48 heures lorsque aucun délai n'a été précisé. Un membre d'équipage qui ne se présente pas à l'intérieur de ces délais doit être signalé aux termes du L41 et du R184(2).

Voir aussi [ENF 5](#) : Rédaction des rapports en vertu du paragraphe 44(1) de la Loi.

Si la personne concernée ne se présente pas aussitôt à un bureau de CIC, ou n'est pas immédiatement appréhendée, un agent doit demander qu'un mandat d'arrestation signé par le mandataire du Ministre soit délivré contre elle (formulaire IMM 0420B). L'original du mandat doit être envoyé au centre de confirmation des mandats de l'immigration (CCMI) pour que les renseignements pertinents soient consignés dans le système du Centre d'information de la police canadienne (CIPC). Pour plus d'information sur la délivrance des mandats d'arrestation, voir le chapitre [ENF 7](#), Investigations et arrestations.

8.2. Marche à suivre lorsqu'un membre d'équipage se présente à un bureau d'immigration intérieur ou vient à l'attention d'un enquêteur

Un agent d'un bureau intérieur en contact avec un membre d'équipage doit consulter le SSOBL pour savoir si la personne concernée fait l'objet d'un mandat d'arrestation ou figure dans tout autre dossier. S'il ne trouve aucun dossier pertinent, l'agent doit demander au client le nom de son navire et du port d'arrivée de ce dernier, puis communiquer avec le bureau responsable de ce port afin de vérifier que le nom de la personne concernée figure bien sur la liste des membres d'équipage du navire en question. L'absence de tout dossier relatif à la personne dans le SSOBL peut signifier que :

- le membre d'équipage a été mis à pied afin d'être rapatrié et qu'il est resté au Canada à l'insu du transporteur;
- le transporteur a enfreint le Règlement en omettant de signaler la désertion du membre d'équipage concerné;
- la personne utilise un nom différent de celui qui figure sur la liste des membres d'équipage;
- nom de famille et prénom ont été inversés ou mal orthographiés.

Si l'agent découvre qu'un mandat d'arrestation a été délivré contre la personne, il doit le mettre à exécution et informer le déserteur du motif de son arrestation ainsi que de ses droits, en utilisant l'Avis des droits conférés en vertu de la Convention de Vienne et du droit de se faire représenter par un conseiller à une enquête (IMM 0689B). Un agent doit arrêter un membre d'équipage contre lequel pèse un mandat non exécuté même s'il a l'intention de remettre la personne en liberté immédiatement après son arrestation. Pour plus d'information sur l'exécution des mandats, voir le chapitre [ENF 7](#), Investigations et arrestations.

En l'absence d'un mandat, un agent peut tout de même arrêter un étranger qui n'a pas rejoint l'équipage d'un navire ou qui a déserté lorsqu'il a des motifs de croire que la personne concernée ne se présentera pas à l'enquête d'Immigration ou qu'elle constitue une menace pour le public. L'agent qui procède à l'arrestation doit immédiatement demander le transfert du dossier du bureau de CIC où la désertion a été signalée. Le dossier en question devrait inclure une copie du rapport soumis au SDDR de même que tout document d'identité trouvé sur le navire.

8.3. Obtention d'une garantie

Lorsqu'un membre d'équipage déserte ou contrevient à la Loi de quelque autre façon, un agent doit demander au transporteur maritime de fournir une garantie, sauf s'il a déjà fourni une garantie générale. Pour connaître les montants à prélever, reportez-vous à la [Section 11](#).

8.4. Pouvoir de retenir ou de saisir un navire lorsqu'un transporteur maritime omet de fournir une garantie

Si un transporteur maritime omet de se conformer à une demande de garantie, un agent doit l'informer que son défaut d'obtempérer peut entraîner la rétention ou la saisie de son navire. Si la garantie requise n'a toujours pas été fournie au moment où le navire s'apprête à quitter le Canada et que l'agent doute que le transporteur y pourvoira une fois que le navire aura quitté le pays, le navire ou tout autre bien réglementé appartenant au transporteur doit être retenu aux termes du L148(2). Conformément au R285, un navire peut être retenu jusqu'à ce que le transporteur fournisse la garantie requise ou qu'une tierce partie le fasse en son nom. L'agent doit remplir et signer le formulaire d'Avis de rétention d'un véhicule ou de marchandises réglementaires (IMM 5266B) et en remettre des copies signées au responsable du navire et à l'agent maritime. L'ACDR, le Centre du trafic maritime de la garde côtière et l'Administration du pilotage doivent aussitôt être informés de la rétention du navire afin de veiller à ce qu'il ne soit pas autorisé à appareiller. Le navire peut cependant être autorisé à se rendre à un autre poste de mouillage ou d'ancrage tandis qu'il est retenu.

8.5. Les membres d'équipage autres que les déserteurs qui cessent d'exercer leurs fonctions

En vertu du R184(1)b), une personne qui cesse d'être un membre d'équipage a 72 heures pour quitter le Canada. En pareille situation, les agents doivent appliquer les mêmes mesures d'exécution de la Loi qu'en cas de désertion. Voici les circonstances qui peuvent entraîner la perte du statut de membre d'équipage :

- un conflit collectif à bord du navire;
- l'arrestation du membre d'équipage sous des accusations au criminel;
- la saisie d'un navire sur ordre d'un tribunal ou d'une autre instance;
- la suspension de l'exploitation d'un navire à la suite d'un accident ou de problèmes mécaniques.

Au moment de déterminer si des mesures d'exécution de la Loi s'imposent ou non, un agent doit chercher à établir si la personne concernée continuera de ne pouvoir ou vouloir exercer ses fonctions une fois le problème résolu. Si aucune solution n'est en vue, ou si l'agent a des raisons de croire que le membre d'équipage ne reprendra pas ses fonctions, il doit prendre les mesures d'exécution de la Loi qui s'imposent le plus rapidement possible après l'expiration du délai de 72 heures. Un rapport doit être soumis au SDR pour chaque membre d'équipage en infraction pour ne pas avoir quitté le Canada dans les délais prescrits. Un tel rapport déclenche l'imposition de frais administratifs eu égard aux membres d'équipage concernés.

8.6. Mise à pied d'un membre d'équipage

Le responsable d'un navire doit sans délai signaler à un agent la mise à pied de tout membre d'équipage qui n'a pas la citoyenneté canadienne et qui n'est pas résident permanent du Canada R268(1). Après avoir été mis à pied, un membre d'équipage étranger conserve son statut de résident temporaire pendant 72 heures. Ce délai peut, s'il y a lieu, être raccourci ou prolongé. Le cas échéant, un agent doit apposer le timbre du point d'entrée dans le passeport ou le livret de marin du membre d'équipage mis à pied, et inscrire en dessous le code alphabétique « C » suivi de la nouvelle date d'expiration. Le nom du navire doit également être inscrit sous la date d'expiration. Le délai de 72 heures ne s'applique ni aux citoyens canadiens, ni aux résidents de retour, ni aux membres d'équipage munis d'un permis de travail. Il ne s'applique qu'aux membres d'équipage admis à titre de résidents temporaires qui ne sont pas munis d'un permis de travail. Les titulaires de permis de travail doivent quitter le Canada au plus tard à la date d'expiration indiquée sur le permis, qu'ils aient été mis à pied ou non.

8.7. Contrôles dans les aéroports et aux points d'entrée frontaliers des personnes qui demandent à entrer au Canada en vue de se joindre à l'équipage d'un navire

L'agent peut référer au bureau de l'ASFC pour un deuxième contrôle les étrangers qui se présentent à un aéroport ou un point d'entrée frontalier et qui demandent une autorisation de séjour pour pouvoir rejoindre l'équipage d'un navire. La majorité des personnes concernées sont de véritables marins, et il convient de faciliter leur entrée au pays. Si la délivrance d'une fiche de visiteur est jugée nécessaire, une copie doit en être envoyée par télécopieur au PDE maritime afin qu'un agent sur place puisse confirmer que la personne visée s'est bien conformée aux conditions prévues et qu'elle est bien montée à bord du navire.

8.8. Lettres de ralliement

La majorité des marins arrivent au Canada munis d'une lettre d'emploi qui renferme les instructions relatives à leur embarquement. Cette lettre est normalement imprimée sur le papier à en-tête d'une compagnie de transport étrangère et précise généralement :

- le nom, l'adresse et le numéro de téléphone de l'agent maritime responsable au Canada;
- le nom, la date de naissance et la citoyenneté du membre d'équipage;
- le numéro du livret de marin ou du passeport du membre d'équipage;
- le nom du bâtiment à bord duquel le membre d'équipage doit travailler et l'endroit où il se trouve au Canada.

Un agent doit vérifier les renseignements fournis dans une lettre de ralliement lorsqu'il a des raisons de douter des intentions de son porteur.

Avant de décider s'il y a lieu ou non d'admettre le porteur d'une lettre de ralliement, un agent doit obtenir de l'agent maritime mentionné dans la lettre confirmation que :

- le navire vient ou se trouve au Canada;
- la personne concernée a bel et bien été recrutée comme membre d'équipage du navire;
- le navire, s'il est immatriculé à l'étranger, n'est pas utilisé pour le cabotage;
- les fonctions que la personne concernée entend exercer sont bien celles d'un membre d'équipage au sens du Règlement.

Note: Il est très facile pour les réseaux de passeurs de fabriquer de fausses lettres de ralliement pour amener les compagnies aériennes à accepter de transporter des personnes non munies d'un visa de résident temporaire. Il est même possible qu'un faussaire nomme un agent maritime local dans une fausse lettre pour que cette dernière ait l'air plus authentique. Les lettres imprimées sur un papier à en-tête qui semble être celui d'un agent maritime canadien sont vraisemblablement falsifiées. Les lettres d'emploi authentiques proviennent normalement d'une compagnie de transport étrangère, et non d'un agent maritime canadien.

8.9. Utilisation des timbres de point d'entrée

L'agent qui admet un membre d'équipage doit apposer un timbre de point d'entrée dans son passeport ou son livret de marin. Si le membre d'équipage en question voyage avec ces deux documents, seul son passeport doit être timbré. Sous le timbre, l'agent doit inscrire le code alphabétique « C », qui indique que le titulaire du document doit rejoindre l'équipage d'un navire au plus tard 48 heures après avoir été admis si aucune date d'expiration n'est précisée ou, si une

date d'expiration est fixée, au plus tard à minuit à la date indiquée après le code alphabétique. Le nom du navire doit également être inscrit sous la date d'expiration.

8.10. Fiches de résidents temporaires

Il ne convient de délivrer une fiche de résident temporaire que lorsque l'on souhaite qu'un agent du PDE maritime s'assure que le marin s'est bien conformé aux conditions prévues en montant à bord du navire. Une vérification s'impose dans tous les cas où une garantie relative à un résident temporaire a été fournie. La délivrance d'une fiche de résident temporaire peut aussi être justifiée dans d'autres cas, pourvu qu'elle soit assortie d'une vérification du respect des conditions.

L'absence d'un passeport afin d'apposer un timbre de point d'entrée ne justifie pas en soi la délivrance d'une fiche du visiteur (IMM 1097 B).

9. Procédure : Passagers qui débarquent à des points d'entrée maritimes

Beaucoup de passagers d'un navire n'ont pas à se présenter devant un agent à un PDE.

9.1. Obligation de se présenter aux fins de contrôle

Un agent peut demander aux entreprises qui exploitent des paquebots de croisière de présenter des manifestes de passagers. Lorsqu'un représentant d'un transporteur fournit une telle liste à l'ASFC, l'agent a le pouvoir de libérer le transporteur de l'obligation de présenter chaque passager individuellement. Afin d'accélérer l'admission de groupes importants de passagers, un agent peut par exemple admettre les citoyens canadiens et les résidents de retour ainsi que les citoyens et résidents des États-Unis en se fondant sur les renseignements que contient le manifeste des passagers. Un agent doit s'assurer que tous les passagers censés être munis d'un visa de résident temporaire se présenteront à un agent de l'ASFC aux fins de contrôle.

Les passagers des navires de charge et des bateaux de plaisance sont normalement tenus de se présenter en personne devant un agent aux fins de contrôle.

9.2. Lieu de contrôle

Un transporteur maritime doit normalement présenter ses passagers aux fins de contrôle sur le navire même. Le responsable du navire doit fournir à bord les installations requises à cette fin, et il ne doit autoriser ni les passagers ni les membres d'équipage à descendre à terre avant qu'ils n'aient été contrôlés et autorisés à quitter le navire. Entre autres cas, les passagers peuvent être autorisés à quitter le navire avant d'avoir été contrôlés lorsque :

- des installations de contrôle sont disponibles au port;
- une urgence médicale ou autre a été signalée;
- l'ASFC n'a pas de représentants au port, et la distance est telle qu'il ne serait pas possible de se rendre à bord du navire.

Lorsque les passagers sont autorisés à débarquer avant le contrôle, un agent doit informer le transporteur du lieu auquel il doit présenter les passagers aux fins de contrôle. Un transporteur qui autorise un passager à se soustraire au contrôle peut être poursuivi pour infraction. En vertu du R279(1)d), le transporteur est en outre tenu d'acquiescer des frais administratifs relativement au passager qui se soustrait au contrôle. En pareil cas, un agent doit soumettre un rapport au SDR.

9.3. Présentation de passagers en vue d'un deuxième contrôle de l'Immigration

Les agents de l'ASFC sont tenus de soumettre automatiquement certains passagers à un deuxième contrôle de l'Immigration, entre autres :

- les passagers non munis des documents requis;
- les passagers qui ont présenté des documents de voyage soupçonnés d'être faux ou falsifiés;
- les passagers qu'il est impossible d'interroger sans l'aide d'un interprète (abstraction faite des passagers qui accompagnent un membre d'équipage et qui sont à la charge de celui-ci);
- les passagers clandestins.

9.4. Contrôle des passagers clandestins à bord des navires

Les navires qui transportent des passagers clandestins doivent être arraisonnés dès que possible après leur arrivée au port. Les navires qui arrivent en dehors des heures d'affaires régulières ou la fin de semaine n'ont pas à être arraisonnés avant le prochain jour ouvrable. S'il n'est pas possible de monter à bord du navire dès son arrivée, un agent doit informer l'agent maritime que le responsable du navire est tenu de garder tout passager clandestin à bord jusqu'à ce qu'il soit interrogé par un agent ou, si le passager clandestin ne demande pas à entrer au Canada, jusqu'à ce que le navire ait quitté les eaux canadiennes.

Dans le cadre d'un contrôle relatif à un passager clandestin, un agent doit :

- s'entretenir avec le responsable du navire avant d'interroger le passager clandestin;
- prélever les empreintes digitales du passager clandestin et prendre sa photo;
- déterminer depuis combien de temps le passager clandestin se trouve à bord, à quel endroit il s'est embarqué et à quel endroit il a été découvert;
- déterminer si des documents de voyage ou d'identité ont été trouvés;
- déterminer s'il y a signes de blessures ou de maladie;
- déterminer si le passager clandestin a conscience de se trouver au Canada et si d'autres passagers clandestins ont pu quitter le navire avant son arrivée au Canada;
- fouiller le passager clandestin, sa cachette et l'endroit où il est détenu à bord;
- recueillir toute donnée descriptive pertinente et noter la présence de toute marque distinctive telle que cicatrice ou tatouage;
- informer le responsable du navire que le passager clandestin doit rester à bord du navire et qu'une garantie sera exigée s'il ne quitte pas le Canada à bord du navire.

9.5. Circonstances où le rapatriement par voie aérienne peut être autorisé

Il peut arriver qu'un transporteur maritime demande l'autorisation de rapatrier un passager clandestin par voie aérienne, surtout si le navire n'est pas censé retourner dans le pays où le passager clandestin s'est embarqué ou dont il a la citoyenneté. Un agent peut autoriser un rapatriement par voie aérienne lorsque les conditions suivantes sont réunies :

- le passager clandestin est muni d'un passeport ou d'un document de voyage valide de même que de tout visa de transit requis;
- le transporteur maritime a une réservation confirmée pour le passager clandestin à bord du premier vol disponible à destination du pays où le passeport ou le document de voyage a été délivré.
- le transporteur accepte de fournir toute escorte jugée nécessaire par l'agent;
- le transporteur assure le transport du passager clandestin du navire à l'aéroport; lorsqu'une mesure de renvoi a été prise à l'égard du passager clandestin, son transport vers l'aéroport peut toutefois être assuré par CIC;
- l'agent est convaincu que le passager clandestin quittera le Canada de son plein gré.

Lorsqu'un agent autorise un rapatriement par voie aérienne, il peut également autoriser le passager clandestin à retirer sa demande d'entrée au Canada. Le cas échéant, il faut faire escorter le passager clandestin à l'aéroport et faire confirmer son départ par un agent. Le départ du passager clandestin doit être consigné dans le SSOBL par le biais d'une attestation ou d'un écran de confirmation de départ. Voir aussi le chapitre [ENF 11](#), Vérification du départ.

9.6. Consignation de données dans le SSOBL

Les rapports relatifs aux passagers clandestins soumis au SSOBL doivent être accompagnés d'observations relatives aux suppressions contenant les renseignements suivants :

- nom;
- adresse et numéro de téléphone du transporteur maritime responsable;
- nom du navire;
- numéro de reçu officiel de la garantie fournie, s'il y a lieu.

Ces renseignements sont indispensables à tout agent éventuellement chargé du renvoi d'un passager clandestin, de même qu'aux fonctionnaires de l'Administration centrale responsables des défalcatons et remboursements relatifs aux garanties.

9.7. Code d'association ou traits distinctifs (AOTD) applicable aux passagers clandestins

L'utilisation du code AOTD 421 dans tous les rapports d'interdiction de territoire sert à distinguer des autres étrangers interdits de territoire les personnes arrivées au Canada en tant que passagers clandestins. Conséquemment, l'utilisation de ce code permet d'extraire du SSOBL les données relatives aux passagers clandestins.

9.8. Entrevues dans les bureaux au Canada avec les personnes qui prétendent avoir été passagers clandestins

Il arrive occasionnellement que des passagers clandestins débarquent à un port d'entrée sans avoir été présentés à un agent aux fins de contrôle. S'ils peuvent ainsi échapper au contrôle, c'est qu'ils n'ont pas été découverts pendant la traversée ou qu'un membre d'équipage ou un passager les a cachés pour ensuite les faire entrer au pays en fraude. Si une telle personne vient à se présenter à un bureau intérieur, l'agent chargé de l'entrevue doit tenter de déterminer quel transporteur maritime doit être tenu de fournir une garantie et d'assumer les frais administratifs et de renvoi. Il se peut qu'un présumé passager clandestin ne puisse fournir le nom du bâtiment qui l'a transporté, mais il devrait néanmoins être en mesure de préciser les dates et ports d'embarquement et de débarquement. S'il obtient le nom d'un navire, l'agent doit demander

confirmation qu'un bâtiment de ce nom est bien arrivé au Canada à la date et à l'endroit désignés. Si la personne interrogée prétend ne pas se rappeler le nom du navire ou ne l'avoir jamais su, l'agent doit chercher à établir si un bâtiment est bel et bien parti de l'endroit indiqué et arrivé à l'endroit indiqué aux dates fournies. Les recherches de cet ordre doivent être faites en présence du présumé passager clandestin, qu'il faudra aussitôt interroger en cas de divergence.

On peut se renseigner sur les arrivées de navires en appelant le service d'information de la Garde côtière canadienne à Longueuil (450-928-4544), à Dartmouth (902-426-4956) ou à Vancouver (604-666-6011). Si les renseignements fournis par la personne interrogée se confirment, l'agent doit obtenir le nom de l'agent maritime responsable et, en présence du présumé passager clandestin, lui faire part sur-le-champ de l'allégation par téléphone. Lorsqu'il est raisonnablement certain de l'identité du navire, l'agent doit demander au présumé passager clandestin de lui fournir les détails suivants :

- les moyens pris pour s'embarquer et la description de sa cachette;
- les moyens pris pour accéder au conteneur et la description de ce dernier ainsi que de son contenu (s'il a voyagé dans un conteneur);
- les moyens pris pour quitter le navire ou sortir du conteneur, selon le cas;
- le nom et la description de toute personne l'ayant aidé à s'embarquer ou à débarquer;
- les sommes versées;
- la description générale du navire ainsi que des ports d'embarquement et de débarquement;
- les événements ou incidents marquants survenus pendant le voyage (p. ex., tempête en mer, découverte de sa personne).

Au terme de l'entrevue, il faut demander à chaque passager clandestin de faire une déclaration écrite détaillée sur un formulaire IMM 5160B, et d'ajouter qu'il autorise la divulgation des renseignements fournis au transporteur maritime concerné. L'agent doit interroger séparément tous les passagers clandestins qui déclarent avoir voyagé ensemble, y compris les couples et les membres adultes d'une même famille. Il faut demander à chacune de ces personnes de fournir des explications satisfaisantes relativement à toute divergence dans leurs déclarations.

Lorsque l'itinéraire du navire a été confirmé et que les autres déclarations semblent plausibles et cohérentes, l'agent doit transmettre à l'Administration centrale le rapport qu'il a soumis au SDDR et dans lequel le transporteur maritime responsable se trouve identifié. Lorsque l'agent est d'avis que les personnes concernées étaient bien des passagers clandestins, mais sans pouvoir déterminer le nom du bâtiment sur lequel elles sont arrivées, le rapport qu'il soumet au SDDR doit préciser que le transporteur demeure inconnu. Si le transporteur a pu être identifié, la transmission du rapport déclenchera l'imposition de frais administratifs. Si le transporteur maritime conteste les frais imposés par voie de requête, il se peut qu'on demande à l'agent de fournir des éléments supplémentaires, notamment la déclaration du présumé passager clandestin. L'agent doit par ailleurs lui-même produire une déclaration si ses notes d'entrevue renferment des données supplémentaires permettant d'établir l'identité du transporteur maritime responsable.

10. Procédure : Rapports soumis au SDDR

SDDR est l'acronyme du Système de soutien de la Division des renseignements, qui sert à transmettre à l'Administration centrale les détails relatifs aux infractions commises par les transporteurs. Il existe une version maritime de ce système, conçue pour faire rapport sur les passagers clandestins, les membres d'équipage et toute autre personne arrivant au Canada à

bord d'un navire. La soumission d'un rapport au SSTR déclenche normalement l'imposition de frais administratifs. Par conséquent, si un agent estime qu'il n'y a pas lieu d'imposer des frais administratifs, il doit le préciser dans la section « observations » de son rapport. En vertu du R279(1), des frais administratifs peuvent être imposés relativement aux étrangers :

- qui ne sont pas munis des documents de voyage requis;
- que le transporteur ne peut amener au Canada selon un avis donné par le Ministre;
- qui sont dispensés de l'obligation d'être muni d'un passeport ou d'un document de voyage mais qui omettent de produire des preuves documentaires suffisantes conformément au Règlement;
- qui se soustraient au contrôle;
- qui demeurent au Canada sans y avoir été autorisés après y être entrés à titre de membre d'équipage ou en vue de le devenir.

En vertu du R279(2), des frais administratifs ne peuvent être imposés relativement aux étrangers :

- autorisés à entrer au Canada et à y séjourner de façon temporaire (sauf à titre de membres d'équipage ou pour le devenir);
- qu'on autorise à retirer leur demande d'entrée au Canada et qui quittent aussitôt le pays;
- à l'égard desquels une mesure de renvoi est prise dès leur arrivée à un PDE et qui quittent aussitôt le Canada;
- qui reviennent au Canada après s'être vu refuser l'entrée dans un autre pays;
- qui sont munis de documents de voyage de réfugiés valides leur permettant de revenir au Canada.

11. Procédure : Obtention d'une garantie destinée à couvrir les frais administratifs et les autres dépenses applicables

L'agent qui détermine qu'un transporteur maritime peut être tenu de payer des frais administratifs et de renvoi doit :

- demander au transporteur, c'est-à-dire le plus souvent à l'agent maritime (ou au responsable du navire en l'absence d'un agent maritime), de fournir une garantie en espèces destinée à couvrir les frais et dépenses liés à un éventuel renvoi ou à d'éventuels soins médicaux (si le transporteur n'a pas déjà fourni une garantie générale); sauf avis contraire, il devrait s'agir dans tous les cas d'un dépôt d'au moins 15 000 \$ (l'agent doit demander au transporteur une garantie plus élevée lorsque les frais administratifs et les dépenses afférentes risquent de dépasser ce montant, notamment dans le cas des passagers clandestins d'origine africaine sans papiers ou des passagers clandestins ayant besoin de soins médicaux);
- retenir le navire tel que décrit dans la [Section 8.4](#) s'il doute que le transporteur ait l'intention de se conformer à la demande de garantie;
- émettre un reçu officiel (formulaire IMM 0410B) au nom du déposant dès réception de la garantie; écrire le nom du transporteur responsable entre parenthèses après celui du

déposant lorsque la garantie est fournie par une compagnie autre que celle qui a reçu la demande de garantie (tel que l'assureur du propriétaire du navire);

- enregistrer le numéro de reçu officiel et le montant de la garantie fournie dans une zone d'observations ou une zone ENI du SSOBL.

12. Procédure : Responsabilité relative à un renvoi

12.1. Avis de responsabilité initial

Le R276(1)a) stipule que lorsqu'une mesure de renvoi a été prise à l'égard d'un étranger ayant demandé à entrer au Canada, un agent doit informer le transporteur concerné qu'il est ou peut être tenu de faire sortir la personne en question du pays. Lorsqu'un étranger revendique le statut de réfugié, il s'agit là d'un avis préliminaire visant à informer le transporteur qu'il peut éventuellement être tenu de faire sortir cette personne du Canada. Il est essentiel de signifier cet avis de manière à ce que CIC puisse ultérieurement amener le transporteur à reconnaître sa responsabilité.

12.2. Non-respect d'arrangements acceptables relativement à un renvoi

Lorsqu'un transporteur omet de prendre les arrangements de transport nécessaires dans les délais prescrits, prend des arrangements de transport inacceptables, omet de répondre sans délai à une demande de transport ou informe un agent qu'il n'a pas l'intention d'assurer le transport requis, l'agent doit lui-même prendre les arrangements qui s'imposent relativement au renvoi. Il doit également prendre les arrangements voulus si le transporteur a précédemment signifié qu'il ne pouvait ou n'entendait prendre aucun arrangement relatif au transport d'étrangers hors du Canada.

Le R276(5) stipule que les arrangements de transport proposés par un transporteur ne peuvent être tenus pour acceptables que si :

- l'étranger n'est pas interdit de territoire par le pays de destination du navire ni par aucun des pays de transit;
- la sécurité de l'étranger et de toute autre personne en cause est assurée lors du renvoi;
- le transporteur accède à toute demande en matière d'escorte.

12.3. Responsabilité relative aux frais de renvoi

Les transporteurs sont responsables de tous les frais de renvoi engagés par le Ministère R278. Par conséquent, sitôt après la confirmation du départ d'un étranger et le retour au Canada de tout agent d'escorte lorsqu'il y a lieu, tous les frais de renvoi applicables doivent être calculés et transmis à la Section du transport, Exécution de la Loi, 300 Slater Street, 8^e étage, Ottawa, Ontario, K1A 1L1. Ces frais seront automatiquement défalqués de toute garantie en espèces fournie par le transporteur maritime relativement au renvoi de l'étranger ou, en l'absence d'une garantie ou du dépôt d'un montant suffisant, directement facturés au transporteur.

Note : Faute de transmettre les frais de renvoi à l'Administration centrale, les dépenses imputables au transporteur maritime ne pourront être recouvrées, non plus que le transporteur ne se verra rembourser toute portion de la garantie susceptible de lui revenir.

12.4. Ventilation des frais à déclarer

L'article R278 dresse la liste des frais de renvoi imputables à un transporteur. Les frais de renvoi transmis à l'Administration centrale doivent être groupés comme suit :

- le coût des billets d'avion de la personne renvoyée ou, selon le cas, le coût d'affrètement d'un avion ou le coût d'achat d'autres titres de transport (inclusion faite des frais de transport à l'intérieur du Canada pour atteindre le port d'embarquement);
- les frais de transport de tout agent d'escorte et de toute autre personne ayant dû accompagner la personne renvoyée, inclusion faite des agents de la GRC, du personnel médical et des interprètes;
- les frais de transport en provenance ou à destination des aéroports à l'intérieur ou à l'extérieur du Canada;
- les frais engagés auprès d'une ambassade, d'un haut-commissariat ou d'un consulat étranger afin d'obtenir un passeport ou un document de voyage pour la personne renvoyée;
- les frais engagés afin d'obtenir des visas pour toutes les personnes ayant dû accompagner la personne renvoyée;
- les frais d'hébergement et de repas de la personne renvoyée;
- les frais d'hébergement de toutes les personnes ayant escorté la personne renvoyée;
- les frais de repas, les dépenses accessoires et toute autre indemnité applicables aux personnes ayant escorté la personne renvoyée;
- les salaires réguliers versés à toutes les personnes ayant escorté la personne renvoyée hors du Canada ou jusqu'à son port d'embarquement à l'intérieur du Canada;
- les primes d'heures supplémentaires versées à toutes les personnes ayant escorté la personne renvoyée hors du Canada ou jusqu'à son port d'embarquement à l'intérieur du Canada;
- les honoraires versés à un interprète dans le cadre des formalités de renvoi;
- les honoraires versés au personnel médical chargé de voyager avec la personne renvoyée et tous les frais médicaux imputables au transporteur qui n'ont pas été déclarés autre part;
- les frais engagés pour réparer tout dégât causé par l'étranger lors de son renvoi.

12.5. Transmission des frais

Le détail des frais ventilés selon la méthode décrite ci-dessus peut être transmis à la Section du transport de l'une ou l'autre des façons suivantes :

- en envoyant un courriel à un agent de la Section du transport;
- en remplissant à la main un formulaire IMM 0459B (Frais à payer par les transporteurs) et en l'envoyant par la poste ou par télécopieur à la Section du transport, Exécution de la Loi, Administration centrale;
- en transmettant une version électronique du formulaire IMM 0459B à un agent de la Section du transport sous forme de pièce jointe au format Word. (La version électronique du formulaire est conçue pour être sauvegardée au format Word, auquel cas le numéro d'identification de 8 chiffres de la personne renvoyée, tel que fourni par le SSOBL, sert généralement de nom de fichier; sur demande, un agent de programme pourra transmettre un formulaire propre au client par courrier électronique.)

Note: Le formulaire IMM 0459 ne doit être utilisé que pour transmettre des frais effectivement engagés. Il ne doit comporter aucun montant nul.

Il n'est pas nécessaire de soumettre des copies de reçus, de factures, de demandes de remboursement de frais de déplacement ou d'autorisations d'heures ou de quarts de travail supplémentaires (formulaire PER 0007) au moment de transmettre des frais de renvoi à la Section du transport. Il faut toutefois conserver des copies de ces documents au dossier de manière à pouvoir les faire parvenir à la Section du transport si jamais ils sont requis pour justifier des frais remis en question par le transporteur.

Si la personne renvoyée est arrivée au Canada à bord d'un navire, un agent maritime a vraisemblablement été tenu de fournir une garantie. Si tel est le cas, un Reçu officiel (formulaire IMM 0410B) doit figurer au dossier. Le numéro de série qui apparaît sur le formulaire en question et le montant de la garantie doivent être reproduits sur tous les rapports de frais de renvoi transmis à la Section du transport. Le directeur de la Section du transport a été fondé de pouvoir pour autoriser la défalcation des obligations du transporteur à même la garantie fournie, lorsqu'il y a lieu.