



Tribunal canadien du
commerce extérieur

Canadian International
Trade Tribunal

TRIBUNAL CANADIEN
DU COMMERCE
EXTÉRIEUR

Appels

DÉCISION ET MOTIFS

Appel n° AP-2004-012

McAsphalt Industries Limited

c.

Président de l'Agence des services
frontaliers du Canada

*Décision et motifs rendus
le mercredi 9 novembre 2005*

TABLE DES MATIÈRES

DÉCISION DU TRIBUNALi
EXPOSÉ DES MOTIFS 1
 INTRODUCTION 1
 PREUVE 1
 PLAIDOIRIE 2
 DÉCISION 3

EU ÉGARD À un appel entendu le 12 janvier 2005, aux termes du paragraphe 67(1) de la *Loi sur les douanes*, L.R.C. 1985 (2^e supp.), c. 1;

ET EU ÉGARD À une décision rendue par le commissaire de l'Agence des douanes et du revenu du Canada le 3 mai 2004, concernant une demande de réexamen aux termes du paragraphe 60(4) de la *Loi sur les douanes*.

ENTRE

MCASPHALT INDUSTRIES LIMITED

Appelante

ET

**LE PRÉSIDENT DE L'AGENCE DES SERVICES FRONTALIERS
DU CANADA**

Intimé

DÉCISION DU TRIBUNAL

L'appel est admis.

Pierre Gosselin
Pierre Gosselin
Membre président

Patricia M. Close
Patricia M. Close
Membre

Ellen Fry
Ellen Fry
Membre

Hélène Nadeau
Hélène Nadeau
Secrétaire

Lieu de l'audience : Ottawa (Ontario)
Date de l'audience : Le 12 janvier 2005

Membres du Tribunal : Pierre Gosselin, membre président
Patricia M. Close, membre
Ellen Fry, membre

Conseillers pour le Tribunal : Nick Covelli
Michael Keiver

Greffier : Margaret Fisher

Ont comparu : James Schmidt, Rick Kesler et Dunniella Kaufman, pour
l'appelante
Sonia Barrette, pour l'intimé

Adresser toutes les communications au :

Secrétaire
Tribunal canadien du commerce extérieur
Standard Life Centre
333, avenue Laurier Ouest
15^e étage
Ottawa (Ontario)
K1A 0G7

Téléphone : (613) 993-3595
Télécopieur : (613) 990-2439
Courriel : secretaire@tcce-citt.gc.ca

EXPOSÉ DES MOTIFS

INTRODUCTION

1. Le présent appel est interjeté aux termes du paragraphe 67(1) de la *Loi sur les douanes*¹ à l'égard d'une décision rendue par le commissaire de l'Agence des douanes et du revenu du Canada (ADRC) (maintenant le président de l'Agence des services frontaliers du Canada [ASFC]) le 3 mai 2004. La décision porte sur la valeur en douane d'un bateau remorqueur usagé (le *Everlast*).

2. McAsphalt Marine Transportation Ltd. (MMTL) a acheté le *Everlast* en Grèce au coût de 2 millions de dollars américains le 1^{er} novembre 1999. MMTL avait décelé certains problèmes mécaniques durant une inspection avant l'achat. Le *Everlast* est resté en Grèce pour l'exécution de certaines réparations destinées à le mettre en état de navigabilité avant son appareillage pour le Canada le 14 mai 2000. Durant ce voyage, plusieurs déficiences importantes ont été découvertes. Le *Everlast* est arrivé au Canada le 8 juin 2000, en vertu d'un Permis d'admission temporaire délivré à Upper Lakes Group Inc. (Upper Lakes Group) et à McAsphalt Industries Limited (McAsphalt) au nom de MMTL. Il a ensuite fait l'objet de réparations importantes. McAsphalt a importé d'une manière permanente le *Everlast* le 28 février 2002.

3. Le 16 septembre 2002, McAsphalt a présenté une demande de remboursement en conformité avec l'alinéa 74(1)e) de la *Loi* au motif que la valeur en douane avait été incorrectement déclarée puisqu'il avait été déterminé que l'état du *Everlast* après son importation temporaire était pire qu'au moment de son départ de la Grèce. L'ASFC a rejeté la demande dans une décision rendue aux termes du paragraphe 59(1) le 24 mars 2003. McAsphalt a ensuite demandé un nouveau réexamen aux termes du paragraphe 60(1), soutenant qu'il n'y avait pas vente pour exportation à un acheteur au Canada, puisque le *Everlast* avait été réparé après son achat et avant son importation temporaire. MMTL a soutenu que la valeur en douane du navire devrait refléter sa valeur marchande véritable au moment de l'importation temporaire. Le 3 mai 2004, aux termes du paragraphe 60(4), l'ASFC a déterminé de nouveau que la valeur en douane du *Everlast* était le prix d'achat plus le coût des réparations entreprises en Grèce, une détermination découlant de l'application avec souplesse de la méthode de la valeur transactionnelle conformément à l'article 53.

4. McAsphalt s'entend avec l'ASFC pour dire que, dans la décision précédente, la méthode indiquée pour déterminer la valeur en douane du *Everlast* est d'appliquer l'article 53 de la *Loi*. Toutefois, elle interjette appel de l'application faite par l'ASFC dudit article. À l'inverse, l'ASFC soutient dans le présent appel que la valeur en douane du *Everlast* devrait en fait être déterminée conformément à la méthode de la valeur transactionnelle par application de l'article 48 et qu'elle n'aurait pas dû appliquer la méthode d'appréciation avec souplesse comme le prévoit l'article 53. La question en litige dans le présent appel est donc celle de savoir comment il convient de déterminer la valeur en douane.

PREUVE

5. M. Steve Wright, directeur de projet chez MMTL, et M. Bernard Johnson, ancien directeur général de l'ingénierie chez Upper Lakes Group et présentement directeur de l'intégration de la flotte chez Seaway Marine Transport, ont témoigné au nom de McAsphalt.

6. M. Wright a témoigné que le *Everlast* est un navire unique conçu pour pousser une barge elle-même conçue tout particulièrement pour s'y adapter.

1. L.R.C. 1985 (2^e supp.), c. 1 [*Loi*].

7. M. Johnson a déclaré qu'Upper Lakes Group avait procédé, avec toute la diligence raisonnable, à un contrôle préalablement à l'achat du navire. Dans le cadre de ce contrôle, un mandat a été confié à une tierce partie en vue de faire l'inspection du navire puis d'envoyer des experts-conseils le photographe et le navigateur dans les environs du port. Des membres d'une équipe représentant McAsphalt, Upper Lakes Group et une tierce partie se sont ensuite rendus en Grèce et, pendant cinq jours, ont inspecté le navire à flot et en cale sèche. L'équipe a jugé que l'état du *Everlast* semblait satisfaisant, exception faite de certains travaux nécessaires pour le mettre en état de navigabilité.

8. M. Wright a témoigné qu'Upper Lakes Group avait versé une commission d'achat de 25 000 \$US².

9. M. Wright a témoigné que les travaux exécutés en Grèce après l'achat comprenaient des réparations aux événements des réservoirs à carburant parce qu'ils étaient pourris et n'étaient plus étanches, certaines mises à niveau de l'équipement de communication et des emménagements, des réparations au tuyautage et quelques travaux sidérurgiques mineurs. M. Wright jugeait que ces travaux s'imposaient pour préparer le navire à un voyage en mer. Le coût total de ces réparations, y compris les fournitures et les salaires, a été d'environ 250 000 \$CAN³.

10. D'après M. Wright, les problèmes constatés pendant la traversée vers le Canada touchaient le tuyautage, l'équipement auxiliaire et les deux moteurs principaux. M. Johnson a mentionné qu'il y avait un nombre significatif de problèmes dont des soupapes d'échappement brûlées, des génératrices surchauffées, des préoccupations au sujet de pompes à carburant et d'injecteurs, ainsi que des chaudières d'échappement et un câble tracteur non-fonctionnels⁴. D'après M. Wright, le navire s'est à peine rendu au Canada, y arrivant avec seulement de 40 à 45 p. 100 de la puissance de ses moteurs.

11. M. Wright a témoigné qu'une partie des réparations importantes qui avaient été entreprises durant la période d'importation temporaire étaient destinées à mettre le *Everlast* en état de fonctionnement. Ces réparations comprenaient le démontage de moteurs, de pompes, de tuyautage et de presque chaque pièce d'équipement du navire. D'après M. Wright, le coût total de ces réparations a été d'environ 1,3 million de dollars canadiens⁵. Le changement de pavillon a entraîné d'autres coûts de réparation⁶.

12. Compte tenu des problèmes susmentionnés, M. Johnson a exprimé l'avis que la valeur du *Everlast*, au moment de l'achat, était inférieure de 600 000 ou 700 000 \$CAN au prix d'achat. Outre ce témoignage, McAsphalt a produit trois rapports d'appréciation de la valeur marchande du *Everlast*. Chacun a apprécié la valeur du *Everlast* bien en deçà du prix d'achat.

PLAIDOIRIE

13. McAsphalt a prétendu que la valeur en douane du *Everlast* ne pouvait être établie par application de l'article 48 de la *Loi* parce qu'il n'y a pas eu de vente pour exportation. Cette absence s'explique par le délai écoulé entre l'achat du navire et son entrée au Canada et l'importance des réparations nécessaires pour effectuer le voyage et remettre le navire en état de fonctionnement. Plutôt, la juste valeur pourrait être déterminée par application de l'article 53 aux appréciations ou, à titre subsidiaire, en soustrayant du prix d'achat les coûts de réparation et la dépréciation depuis l'achat. McAsphalt a rejeté l'observation selon laquelle la commission devait être ajoutée à la valeur en douane parce qu'elle avait été payée au mandataire de l'acheteur en contrepartie de son aide dans l'achat du navire.

2. *Transcription de l'audience publique*, 12 janvier 2005, à la p. 153. Voir aussi le mémoire de l'intimé, onglet 7G.

3. *Transcription de l'audience publique*, 12 janvier 2005, aux pp. 75-80.

4. *Ibid.* aux pp. 183-184.

5. Mémoire de l'appelante, onglet 7.

6. *Transcription de l'audience publique*, 12 janvier 2005, aux pp. 104-106.

14. L'ASFC a prétendu que la méthode de la valeur transactionnelle prévue à l'article 48 de la *Loi* est celle qu'il convient d'appliquer car, au moment de l'achat, le *Everlast* était manifestement destiné à l'exportation et à l'utilisation au Canada. Par conséquent, conformément au sous-alinéa 48(5)a(iii), elle ajusterait le prix facturé par addition des réparations exécutées en Grèce avant l'importation et, conformément au sous-alinéa 48(5)a(i), par addition de la commission. L'ASFC ne veut pas se fonder sur les appréciations pour établir la valeur en douane car toutes trois ont été faites après les importantes réparations effectuées au Canada et l'une d'elles n'a pas été véritablement indépendante.

15. À titre subsidiaire, l'ASFC a prétendu qu'il serait possible de recourir à l'article 53 de la *Loi* dans l'application de l'article 48 car les articles 49 à 52 ne s'appliquent pas, c'est-à-dire qu'il n'y a pas eu d'importations de navires usagés identiques ou semblables, que le *Everlast* n'a pas été importé aux fins de revente et qu'il n'est pas neuf, ce qui empêche l'utilisation d'une valeur reconstituée. Cependant, l'ASFC prétend que le résultat serait le même.

DÉCISION

16. L'article 47 de la *Loi* prescrit l'application successive des diverses méthodes d'appréciation dans l'ordre où elles s'appliquent. Ce n'est que lorsqu'une méthode ne peut servir à calculer la valeur en douane qu'on peut appliquer la méthode suivante. L'article 48 est le fondement principal de la détermination de la valeur en douane. S'il ne peut être appliqué, l'importateur doit appliquer les méthodes suivantes prévues, comme les décrivent les articles 49 à 53. Le Tribunal doit donc d'abord décider s'il y a lieu de déterminer la valeur en douane par application de l'article 48.

17. L'article 48 de la *Loi* prévoit que la valeur en douane est le prix payé ou à payer pour les marchandises « [...] si elles sont vendues pour exportation au Canada [...] ». La prépondérance de la preuve indique que MMTL avait l'intention d'exporter le *Everlast* au Canada. MMTL s'est donné beaucoup de mal pour inspecter et obtenir le navire en vue de l'importer au Canada pour s'en servir avec une barge conçue spécifiquement pour être utilisée avec le *Everlast*.

18. Cependant, il ressort aussi clairement des éléments de preuve que le *Everlast* a été mis à niveau en Grèce après avoir été acheté et s'est considérablement détérioré durant son voyage au Canada. Le Tribunal est d'avis, en raison des mises à niveau et de l'importante détérioration et des réparations nécessaires qui se sont ensuivies, que le navire qui a été vendu pour exportation au Canada n'était en fait pas le même navire qui est entré au Canada plus de huit mois plus tard. Bien que le sous-alinéa 48(5)a(iii) prévoie certains ajustements au prix payé, y compris « [...] (A) matières, composants, pièces et autres marchandises incorporés dans les marchandises importées [...] », il ne prévoit pas que le prix payé puisse être ajusté en fonction de changements imprévus de l'état des marchandises entre le moment de la vente et le moment de l'importation. Le Tribunal est donc d'avis que la valeur transactionnelle prévue à l'article 48 n'est pas une méthode fiable pour la détermination de la valeur en douane du *Everlast*⁷.

19. Comme il a déjà été souligné, les deux parties ont affirmé que les méthodes d'appréciation énoncées aux articles 49 à 52 de la *Loi* sont inapplicables. Le Tribunal est d'accord sur ce point. L'article 49, qui prévoit le recours à la valeur transactionnelle de marchandises identiques vendues pour l'exportation au Canada ne peut être appliquée car le Tribunal n'est pas convaincu par les éléments de preuve concernant les marchandises identiques. L'article 50, qui prévoit le recours à la valeur transactionnelle de marchandises semblables vendues pour l'exportation au Canada, ne peut être appliqué pour le même motif. De même, l'article 51, qui traite de la méthode fondée sur la valeur de référence, ne saurait convenir car le *Everlast* n'a pas été importé pour la revente. De même, l'article 52, qui traite de la valeur reconstituée, ne saurait convenir puisque le *Everlast* n'était pas un navire neuf. Par conséquent, le Tribunal est d'avis qu'il n'y a pas

7. L'ASFC renvoie à l'affaire *Canada (Sous-ministre du Revenu national) c. Mattel Canada Inc.*, [2001] 2 R.C.S. 100, à l'appui de son argument sur la vente pour exportation; cependant, cette affaire portait sur les droits de licence et de redevance.

lieu de déterminer la valeur du *Everlast* par application des articles 49 à 52 et il doit donc se fonder sur l'article 53.

20. L'article 53 de la *Loi* prévoit ce qui suit :

53. Where the value for duty of goods is not appraised under sections 48 to 52, it shall be appraised on the basis of

(a) a value derived from the method, from among the methods of valuation set out in sections 48 to 52, that, when applied in a flexible manner to the extent necessary to arrive at a value for duty of the goods, conforms closer to the requirements with respect to that method than any other method so applied; and

(b) information available in Canada.

53. Lorsqu'elle n'est pas déterminée conformément aux articles 48 à 52, la valeur en douane des marchandises se fonde sur les deux éléments suivants :

a) une valeur obtenue en utilisant celle des méthodes d'appréciation prévues aux articles 48 à 52 qui, appliquée avec suffisamment de souplesse pour permettre de déterminer une valeur en douane pour les marchandises, comporte plus de règles adaptables au cas que chacune des autres méthodes;

b) les données accessibles au Canada.

21. De l'avis du Tribunal, l'application avec souplesse de la méthode de la valeur transactionnelle prévue à l'article 48 de la *Loi* serait plus proche des exigences de l'article 53 que l'application de l'une quelconque des autres méthodes prévues aux articles 49 et 52. Comme il a déjà été indiqué, l'article 48 prévoit la détermination de la valeur en se fondant sur le prix payé, ajusté par addition ou soustraction de certains montants. Le Tribunal est d'avis que certains ajustements, au-delà de ceux qui sont prévus à l'article 48, s'imposent pour arriver à une valeur juste et raisonnable du navire au moment de son importation au Canada.

22. L'alinéa 48(5)a) de la *Loi* prévoit ce qui suit :

(5) The price paid or payable in the sale of goods for export to Canada shall be adjusted

(a) by adding thereto amounts, to the extent that each such amount is not already included in the price paid or payable for the goods, equal to

(i) commissions and brokerage in respect of the goods incurred by the purchaser thereof, other than fees paid or payable by the purchaser to his agent for the service of representing the purchaser abroad in respect of the sale,

...

(iii) the value of any of the following goods and services, determined in the manner prescribed, that are supplied, directly or indirectly, by the purchaser of the goods free of charge or at a reduced cost for use in connection with production and sale for export of the imported goods, apportioned to the imported goods in a reasonable manner in accordance with generally accepted

5) Dans le cas d'une vente de marchandises pour exportation au Canada, le prix payé ou à payer est ajusté :

a) par addition, dans la mesure où ils n'y ont pas déjà été inclus, des montants représentant :

(i) les commissions et les frais de courtage relatifs aux marchandises et supportés par l'acheteur, à l'exclusion des honoraires versés ou à verser par celui-ci à son mandataire à l'étranger à l'occasion de la vente,

[...]

(iii) la valeur, déterminée de façon réglementaire et imputée d'une manière raisonnable et conforme aux principes de comptabilité généralement acceptés aux marchandises importées, des marchandises et services ci-après, fournis directement ou indirectement par l'acheteur des marchandises, sans frais ou à coût réduit, et utilisés lors de la production et de la vente pour exportation des marchandises

accounting principles :	importées :
(A) materials, components, parts and other goods incorporated in the imported goods,	(A) matières, composants, pièces et autres marchandises incorporés dans les marchandises importées,
...	[...]

23. Compte tenu de ce qui précède, le Tribunal est d'avis que les mises à niveau réalisées entre le moment de la vente en Grèce et l'appareillage du *Everlast* pour le Canada étaient des améliorations à l'état général du navire. L'installation et l'incorporation de nouvelles matières, de nouveaux composants et de nouvelles pièces en Grèce étaient nécessaires pour le voyage au Canada et, globalement, ont accru la valeur du navire. Comme tels, conformément à la méthode prévue à la division 48(5)a)(iii)(A) de la *Loi*, les coûts de ces améliorations doivent s'ajouter au prix d'achat.

24. Les coûts de main-d'œuvre pour les mises à niveau susmentionnées doivent être inclus dans la valeur, mais non pas les coûts de main-d'œuvre liés à la simple organisation du personnel du navire durant les réparations, qui n'ont pas ajouté à la valeur du *Everlast*, mais étaient nécessaires au fonctionnement du navire.

25. De même, le Tribunal est d'avis que les coûts liés à la réparation du dommage subi par le *Everlast* durant le voyage doivent être soustraits de la valeur car le navire valait considérablement moins lorsqu'il est entré au Canada que lorsqu'il a quitté la Grèce. Cet ajustement devrait tenir compte du coût des réparations nécessaires pour remettre le *Everlast* en état de fonctionnement. Un tel avis est conforme au principe appliqué à l'alinéa 74(1)c) de la *Loi* relativement à certains remboursements. L'alinéa stipule ce qui suit :

74. (1) Subject to this section, section 75 and any regulations made under section 81, a person who paid duties on any imported goods may, in accordance with subsection (3), apply for a refund of all or part of those duties, and the Minister may grant to that person a refund of all or part of those duties, if	74. (1) Sous réserve des autres dispositions du présent article, de l'article 75 et des règlements d'application de l'article 81, le demandeur qui a payé des droits sur des marchandises importées peut, conformément au paragraphe (3), faire une demande de remboursement de tout ou partie de ces droits et le ministre peut accorder à la personne qui, conformément à la présente loi, a payé des droits sur des marchandises importées le remboursement total ou partiel de ces droits dans les cas suivants :
...	[...]
(c) they are of a quality inferior to that in respect of which duties were paid.	c) elles sont de qualité inférieure à celle pour laquelle les droits ont été payés.
...	[...]

26. Par application du même principe, le coût des mises à niveau nécessaires pour satisfaire aux exigences de changement de pavillon ne doit pas être inclus dans la valeur, puisque ces montants reflètent une augmentation de la valeur après l'importation.

27. Le Tribunal a examiné, mais n'autorise pas, la déduction pour la dépréciation. À cet égard, le Tribunal fait observer que les dispositions sur la détermination de la valeur renvoient aux « principes de comptabilité généralement acceptés », qui sont énoncés dans le *Manuel de l'ICCA — Comptabilité* qui prévoit que la dépréciation (désignée « amortissement ») est « [...] une charge imputée sur les résultats pour

rendre compte du fait que la durée de vie [d'une immobilisation] est limitée » [...]»⁸. La durée de vie estimative d'un bien est déterminée au début. Le *Everlast* existait depuis plus de 20 ans au moment de l'achat et on peut supposer qu'il avait déjà totalement été amorti. De plus, même si ce n'était pas le cas, le témoin de McAsphalt a déclaré que l'entreprise applique une méthode d'amortissement constant sur cinq ou six ans⁹. En outre, le Mémoire D13-10-2 prévoit que « [...] [l]a valeur des bateaux tend à se maintenir [...] » et, par conséquent, l'ASFC acceptera normalement le prix d'achat d'un navire usagé comme étant la valeur de ce navire jusqu'à un an après la date de son achat¹⁰. Moins d'une année s'est écoulée entre le moment de l'achat et la date de l'importation.

28. Quant à la commission, comme l'indique un des rapports de l'évaluateur, la pratique dans ce secteur veut que la commission du courtier soit incluse dans le prix demandé¹¹. De plus, les éléments de preuve semblent indiquer qu'au moins une partie de la commission a été payée par Upper Lakes Group à une tierce partie pour ses services à titre de représentant en Grèce relativement à la vente. Par conséquent, même si les éléments de preuve ne sont pas tout à fait clairs en ce qui a trait à la commission, conformément à la méthode décrite au sous-alinéa 48(5)a(i) de la *Loi*, le Tribunal n'est pas d'avis que le montant de la commission doive être ajouté au prix d'achat.

29. Compte tenu de tous les facteurs qui précèdent, le Tribunal juge erronées les observations de l'ASFC au moment de l'audience et selon lesquelles l'article 48 de la *Loi* prévoit le calcul indiqué des droits en l'espèce. Plutôt, la méthode originale prévue à l'article 53 aux fins du calcul de la valeur en douane du *Everlast* était juste en partie. Selon le Tribunal, la valeur en douane doit être reconstituée en se fondant sur l'article 53, par application de la valeur transactionnelle comme point de départ, ajustée par addition au prix payé pour le navire des coûts d'installation liés aux mises à niveau effectuées pour mettre le navire en état de navigabilité puis par soustraction du coût des réparations entreprises pour réparer le dommage subi durant le voyage. Aucun autre coût ne doit être ajouté, par exemple les coûts liés au changement de pavillon ou la commission, et aucun montant ne doit être soustrait au titre de la dépréciation.

30. Par conséquent, l'appel est admis.

Pierre Gosselin
Pierre Gosselin
Membre président

Patricia M. Close
Patricia M. Close
Membre

Ellen Fry
Ellen Fry
Membre

8. L'Institut Canadien des Comptables Agréés, mars 1999, vol. I, section 3061.29.

9. *Transcription de l'audience publique*, 12 janvier 2005, à la p. 191.

10. Agence des services frontaliers du Canada, « Automobiles, véhicules à moteur, bateaux et autres embarcations d'occasion (*Loi sur les douanes*, articles 48 à 53) » (30 mars 2001), para. 13.

11. Mémoire de l'appelante, onglet 3.