



Tribunal canadien du  
commerce extérieur

Canadian International  
Trade Tribunal

TRIBUNAL CANADIEN  
DU COMMERCE  
EXTÉRIEUR

# Appels

---

## DÉCISION ET MOTIFS

Appel n° AP-2006-063

Fenwick Automotive Products  
Limited

c.

Président de l'Agence des services  
frontaliers du Canada

*Décision et motifs rendus  
le mercredi 11 mars 2009*

**TABLE DES MATIÈRES**

DÉCISION.....	i
EXPOSÉ DES MOTIFS.....	1
HISTORIQUE DES PROCÉDURES.....	1
MARCHANDISES EN CAUSE.....	2
ANALYSE .....	2
Cadre législatif .....	2
Classement tarifaire faisant l'objet du litige.....	3
Les marchandises en cause sont-elles des parties d'un assemblage de commande hydraulique? .....	5
Les marchandises en cause sont-elles des assemblages de commande hydraulique? .....	12
DÉCISION .....	13

EU ÉGARD À un appel entendu le 19 février 2008, en vertu du paragraphe 67(1) de la *Loi sur les douanes*, L.R.C. 1985 (2<sup>e</sup> supp.), c. 1;

ET EU ÉGARD À une décision rendue par le président de l'Agence des services frontaliers du Canada le 27 décembre 2006, concernant une demande de réexamen aux termes du paragraphe 60(4) de la *Loi sur les douanes*.

**ENTRE**

**FENWICK AUTOMOTIVE PRODUCTS LIMITED**

**Appelante**

**ET**

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

**Intimé**

**DÉCISION**

L'appel est rejeté.

Ellen Fry

Ellen Fry

Membre président

James A. Ogilvy

James A. Ogilvy

Membre

Serge Fréchette

Serge Fréchette

Membre

Hélène Nadeau

Hélène Nadeau

Secrétaire

Lieu de l'audience : Ottawa (Ontario)  
Date de l'audience : Le 19 février 2008

Membres du Tribunal : Ellen Fry, membre président  
James A. Ogilvy, membre  
Serge Fréchette, membre

Conseiller juridique pour le Tribunal : Alain Xatruch

Directeur de la recherche : Audrey Chapman

Agent de la recherche : Cathy Turner

Gestionnaire, Bureau du greffe : Gillian Burnett

Agent du greffe : Danielle Leclair

**PARTICIPANTS :****Appelante**

Fenwick Automotive Products Limited

**Conseillers/représentants**Christopher J. Kent  
Dunniela Kaufman  
Christopher J. Cochlin  
Christopher McLeod**Intimé**Président de l'Agence des services frontaliers du  
Canada**Conseiller/représentant**

Brian Harvey

**Intervenante**

General Motors du Canada Limitée

**Conseiller/représentant**

Sydney Martin

**TÉMOINS :**Fred Kiameh  
Directeur, Service technique/garantie  
Mécanicien diplômé de classe A/ASE  
Fenwick Automotive Products LimitedThomas A. Flaim  
Flaim ConsultingAtef Fahim  
Professeur, Génie mécanique  
Faculté de génie  
Université d'Ottawa

Veillez adresser toutes les communications au :

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

Téléphone : 613-993-3595

Télécopieur : 613-990-2439

Courriel : [secretaire@tcce-citt.gc.ca](mailto:secretaire@tcce-citt.gc.ca)

## EXPOSÉ DES MOTIFS

1. Le présent appel est interjeté auprès du Tribunal canadien du commerce extérieur (le Tribunal) par Fenwick Automotive Products Limited (Fenwick) aux termes du paragraphe 67(1) de la *Loi sur les douanes*<sup>1</sup> à l'égard d'une décision rendue le 27 décembre 2006 par le président de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) aux termes du paragraphe 60(4).

2. La question en litige dans le présent appel consiste à déterminer si des étriers de frein à disque (les marchandises en cause), en plus d'être classés dans les chapitres 1 à 97 de l'annexe du *Tarif des douanes*<sup>2</sup>, peuvent également être classés dans le numéro tarifaire 9961.00.00 à titre d'assemblages de commande à vide, hydraulique ou à l'air, ou de parties de ceux-ci, devant servir à la réparation des véhicules automobiles principalement conçus pour le transport de personnes ou de marchandises, et être donc admissibles au traitement en franchise de droits prévu par ce numéro tarifaire.

## HISTORIQUE DES PROCÉDURES

3. Le 16 avril 2003, Fenwick a importé les marchandises en cause des États-Unis sous le numéro tarifaire 8708.39.90<sup>3</sup>. Elle n'a payé aucun droit de douane sur ces importations, car elle avait demandé le traitement tarifaire préférentiel des marchandises en cause en vertu du numéro tarifaire 9961.00.00.

4. Le 22 mars 2005, à la suite d'une vérification de conformité douanière concernant les importations par Fenwick de certaines pièces pour véhicules automobiles durant la période du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre 2003, l'ASFC a rendu une décision à la suite d'une révision en application du paragraphe 59(1) de la *Loi*, refusant à Fenwick le droit aux avantages du numéro tarifaire 9961.00.00.

5. Le 23 juin 2005, Fenwick a déposé une demande de réexamen de cette décision en vertu du paragraphe 60(1). L'ASFC a refusé cette demande, puisqu'elle n'avait pas été déposée dans le délai de 90 jours prescrit par le paragraphe 60(1). Cependant, le Tribunal a accepté la demande de Fenwick aux termes de l'article 60.2 concernant une prorogation du délai de présentation d'une demande de réexamen<sup>4</sup>.

6. Le 27 décembre 2006, l'ASFC a rendu sa décision en application du paragraphe 60(4) de la *Loi*, refusant à Fenwick le droit aux avantages du numéro tarifaire 9961.00.00 et confirmant ainsi sa révision antérieure.

7. Le 22 mars 2007, Fenwick a interjeté le présent appel auprès du Tribunal<sup>5</sup>.

8. Le Tribunal a tenu une audience publique à Ottawa (Ontario), le 19 février 2008. M. Thomas A. Flaim, de Flaim Consulting, a témoigné au nom de Fenwick. Le Tribunal lui a reconnu le titre d'expert en conception, construction et opération d'étriers de frein hydraulique et de système de frein hydraulique.

---

1. L.R.C. 1985 (2<sup>e</sup> supp.), c. 1 [*Loi*].

2. L.C. 1997, c. 36.

3. Le 1<sup>er</sup> janvier 2007, diverses modifications à l'annexe du *Tarif des douanes* sont entrées en vigueur. À la suite de ces modifications, des marchandises qui étaient auparavant classées dans le numéro tarifaire 8708.39.90 ont été classées dans le numéro tarifaire 8708.30.99. Aux fins du présent appel, le Tribunal tiendra compte de la nomenclature tarifaire en vigueur au moment de l'importation des marchandises en cause.

4. Voir *Fenwick Automotive Products Ltd.* (19 avril 2006), EP-2005-036 (TCCE).

5. Bien que l'avis d'appel de Fenwick traitait aussi d'autres marchandises (étriers moulés), Fenwick a par la suite décidé de retirer son appel relativement à ces marchandises, puisque l'ASFC a déterminé qu'elles étaient admissibles aux avantages du numéro tarifaire 9965.00.00.

M. Atef Fahim, professeur de génie mécanique à l'Université d'Ottawa, a témoigné au nom de l'ASFC. Le Tribunal lui a reconnu le titre d'expert en génie mécanique, en théorie de la commande, en systèmes de commande, en systèmes de commande dans le contexte automobile, en génie automobile, en dynamique des véhicules et en conception de systèmes et d'assemblage pour véhicules automobiles, y compris les systèmes et assemblages de freinage.

9. En plus des témoins experts susmentionnés, M. Fred Kiameh, directeur du Service technique chez Fenwick, a témoigné au nom de cette dernière.

## MARCHANDISES EN CAUSE

10. Les marchandises en cause sont des étriers de frein à disque neufs vendus à titre de pièces de rechange pour les Ford Mustang 1999 à 2002. Elles ont été fabriquées en Australie et exportées au Canada par Global Parts Source Inc., de Holland (Michigan).

11. Selon les éléments de preuve, un étrier de frein à disque peut être décrit comme un dispositif de serrage qui chevauche un disque rotatif et, par une action hydraulique, active des pistons internes qui serrent le disque entre les plaquettes de frein pour produire une friction et ainsi immobiliser ou ralentir un véhicule<sup>6</sup>. Autrement dit, un étrier de frein à disque est un dispositif qui fait partie d'un système de freinage hydraulique d'un véhicule et sert à convertir la pression hydraulique en force mécanique<sup>7</sup>.

12. Selon M. Kiameh, les marchandises en cause sont appelées « étriers nus » et se composent d'assemblages comprenant un étrier moulé, des pistons, un joint d'étanchéité et une vis de purge<sup>8</sup>. Les étriers nus sont à distinguer des étriers « semi-garnis », qui comprennent d'autres éléments comme des bagues, des écrous de montage, des rondelles et des supports, et des étriers « garnis », qui comprennent des plaquettes de frein et tout ce qui précède<sup>9</sup>.

13. À la demande du Tribunal, Fenwick a déposé deux échantillons d'étrier de frein à disque pour les Ford Mustang 1999 à 2002 (un étrier pour l'avant gauche et un étrier pour l'avant droit), qui, d'après Fenwick, sont identiques aux marchandises en cause ou représentatifs de celles-ci. Fenwick a aussi déposé un modèle de démonstration de frein hydraulique qui simule le fonctionnement d'un système de freinage hydraulique d'un véhicule. Le modèle de démonstration comprenait une pédale de frein, un multiplicateur de pression, un maître-cylindre, un répartiteur de freinage, des tubes souples, un disque et un étrier de frein à disque provenant d'une Ford Mustang 2000, et un petit moteur électrique servant à faire tourner le disque pour simuler le mouvement d'un véhicule<sup>10</sup>.

## ANALYSE

### Cadre législatif

14. Dans le cadre des appels interjetés aux termes de l'article 67 de la *Loi* concernant les questions de classement tarifaire, le Tribunal détermine le classement tarifaire des marchandises conformément aux règles d'interprétation prescrites.

---

6. Pièce du Tribunal AP-2006-063-17A, onglets 11, 13, 14.

7. *Ibid.*, onglet 14.

8. *Transcription de l'audience publique*, 19 février 2008, aux pp. 36, 44.

9. *Ibid.* aux pp. 24, 36, 44.

10. *Ibid.* aux pp. 14, 16.

15. La nomenclature tarifaire est énoncée en détail dans l'annexe du *Tarif des douanes*, qui est conforme au Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises (le Système harmonisé) élaboré par l'Organisation mondiale des douanes<sup>11</sup>. L'annexe est divisée en sections et en chapitres, et chaque chapitre de l'annexe contient une liste de marchandises classées dans des positions et sous-positions et dans des numéros tarifaires. Les sections et chapitres peuvent comprendre des notes concernant leur interprétation. Les articles 10 et 11 du *Tarif des douanes* prescrivent la méthode que le Tribunal doit appliquer pour l'interprétation de l'annexe afin de déterminer le classement tarifaire approprié.

16. Le paragraphe 10(1) du *Tarif des douanes* prévoit ce qui suit : « [...] le classement des marchandises importées dans un numéro tarifaire est effectué, sauf indication contraire, en conformité avec les Règles générales pour l'interprétation du Système harmonisé<sup>12</sup> et les Règles canadiennes<sup>13</sup> énoncées à l'annexe. »

17. Les *Règles générales* sont composées de six règles. Le classement commence par l'application de la Règle 1, qui énonce ce qui suit : « [...] le classement [est] déterminé légalement d'après les termes des positions et des Notes de Sections ou de Chapitres et, lorsqu'elles ne sont pas contraires aux termes desdites Positions et Notes, d'après les Règles suivantes. » Si le Tribunal ne peut déterminer le classement par application de la Règle 1, il doit alors tenir compte de la Règle 2 et ainsi de suite<sup>14</sup>.

18. L'article 11 du *Tarif des douanes* prévoit ce qui suit : « Pour l'interprétation des positions et sous-positions, il est tenu compte du Recueil des Avis de classement du Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises<sup>15</sup> et des Notes explicatives du Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises<sup>16</sup> et de leurs modifications, publiés par le Conseil de coopération douanière (Organisation mondiale des douanes). »

19. Une fois que le Tribunal a appliqué la méthode prescrite pour déterminer la position dans laquelle les marchandises doivent être classées, l'étape suivante consiste à déterminer la sous-position et le numéro tarifaire appropriés suivant l'application de la Règle 6 des *Règles générales* dans le cas de la sous-position et des *Règles canadiennes* dans le cas du numéro tarifaire.

### **Classement tarifaire faisant l'objet du litige**

20. Dans le présent appel, les parties s'entendent sur le fait que les marchandises en cause sont correctement classées dans le numéro tarifaire 8708.39.90 à titre d'autres freins et servo-freins, et leurs parties, des véhicules automobiles des positions n<sup>os</sup> 87.01 à 87.05. La question dont le Tribunal est saisi est celle de savoir si les marchandises en cause entrent aussi dans la portée du numéro tarifaire 9961.00.00 et sont donc admissibles à bénéficier du traitement en franchise de droits.

21. Le chapitre 99, qui comprend le numéro tarifaire 9961.00.00, prévoit des dispositions de classification spéciales qui permettent à des marchandises importées au Canada de bénéficier d'un allègement tarifaire. Puisqu'aucune des positions du chapitre 99 n'est subdivisée au niveau des

---

11. Le Canada est signataire de la *Convention internationale sur le Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises*, qui régit le Système harmonisé.

12. L.C. 1997, c. 36, annexe [*Règles générales*].

13. L.C. 1997, c. 36, annexe.

14. Les Règles 1 à 5 des *Règles générales* s'appliquent au classement au niveau de la position (c.-à-d. à quatre chiffres). En vertu de la Règle 6 des *Règles générales*, les Règles 1 à 5 s'appliquent au classement au niveau de la sous-position (c.-à-d. à six chiffres). De la même façon, les *Règles canadiennes* rendent les Règles 1 à 5 des *Règles générales* applicables au classement au niveau du numéro tarifaire (c.-à-d. à huit chiffres).

15. Organisation mondiale des douanes, 2<sup>e</sup> éd., Bruxelles, 2003 [*Avis de classement*].

16. Organisation mondiale des douanes, 4<sup>e</sup> éd., Bruxelles, 2007 [*Notes explicatives*].



sous-positions ou des numéros tarifaires, il suffit que le Tribunal tienne compte, dans la mesure nécessaire, des Règles 1 à 5 des *Règles générales* pour déterminer si ces marchandises peuvent être classées dans ce chapitre<sup>17</sup>. De plus, puisque le Système harmonisé réserve le chapitre 99 à des fins de classification spéciale (c.-à-d. à l'usage exclusif de certains pays), il n'y a pas d'*Avis de classement* ni de *Notes explicatives* à prendre en compte.

22. Il n'y a pas de notes de section dans la section XXI (qui comprend le chapitre 99). Quant aux notes de chapitre, le Tribunal est d'avis que la note 3 du chapitre 99 est pertinente en l'espèce. Cette note prévoit ce qui suit :

3. Les marchandises peuvent être classées dans un numéro tarifaire du présent Chapitre et peuvent bénéficier des taux de droits de douane du tarif de la nation la plus favorisée ou du tarif de préférence prévus au présent Chapitre qui s'appliquent à ces marchandises selon le traitement tarifaire applicable selon le pays d'origine, *mais ce classement est subordonné au classement préalable de celles-ci dans un numéro tarifaire des Chapitres 1 à 97* et à l'observation des conditions prévues par les textes d'application qui leurs sont applicables.

[Nos italiques]

23. Conformément à la note qui précède, les marchandises en cause ne peuvent être classées dans le chapitre 99 que si elles ont préalablement été classées dans un numéro tarifaire des chapitres 1 à 97. Comme il a déjà été souligné, les parties sont d'accord sur le fait que les marchandises en cause sont correctement classées au chapitre 87, dans le numéro tarifaire 8708.39.90. Le Tribunal souscrit à cette conclusion. Par conséquent, aux fins du présent appel, le Tribunal est d'avis que la condition préalable susmentionnée est satisfaite.

24. Par conséquent, le Tribunal doit maintenant déterminer si les marchandises en cause répondent aux critères du numéro tarifaire 9961.00.00, qui prévoit ce qui suit :

**9961.00.00 Les articles suivants devant servir à la réparation des tracteurs routiers pour semi-remorques, des véhicules automobiles principalement conçus pour le transport de personnes ou de marchandises, ou des voitures de lutte contre l'incendie, et des parties de ces véhicules :**

[...]

**Assemblages de commande à vide, hydraulique ou à l'air, autres que des assemblages pour les freins à ressort;**

**Parties de ce qui précède, autres que :**

**Tube à soudure électrique, d'un diamètre extérieur n'excédant pas 9,525 mm et d'une épaisseur de paroi n'excédant pas 0,711 mm, et tube à paroi double soudé au cuivre, d'un diamètre extérieur n'excédant pas 9,525 mm et d'une épaisseur de paroi n'excédant pas 0,711 mm, pour les assemblages de commande à vide, hydraulique ou à l'air;**

**Tubes souples pour freins hydrauliques et colliers de freins hydrauliques;**

**Pompes à engrenages hydrauliques pour faire fonctionner des treuils et d'autres accessoires;**

**Tendeurs manuels pour les systèmes de freins à air;**

**Tube en polyamide pour les freins à air.**

---

17. Toutefois, la note 1 du chapitre 99 prévoit que les dispositions du chapitre 99 ne sont pas régies par la règle de spécificité de la Règle 3a) des *Règles générales*. Cela reflète le fait que le classement dans les chapitres 1 à 97 et le classement dans le chapitre 99 ne sont pas mutuellement exclusifs.

25. Le Tribunal s'est d'abord penché sur une possible ambiguïté du libellé de ce numéro tarifaire. L'expression « *[v]acuum, hydraulic or air control assemblies* » ([a]ssemblages de commande à vide, hydraulique ou à l'air) dans le libellé anglais du numéro tarifaire pourrait être interprétée comme signifiant soit :

- 1) assemblages à vide, assemblages hydrauliques ou assemblages de commande à l'air; soit
- 2) assemblages de commande à vide, assemblages de commande hydraulique ou assemblages de commande à l'air.

26. Toutefois, la lecture du libellé français de ce numéro tarifaire montre que la deuxième des interprétations susmentionnées correspond au sens correct de cette expression. Le Tribunal fait observer que cette interprétation semble être celle que reconnaissent les parties.

27. Aucune des parties n'a soutenu que les marchandises en cause sont soit des assemblages de commande à vide soit des assemblages de commande à air, ou des parties de ceux-ci, ou que l'une ou l'autre des exceptions énumérées au numéro tarifaire 9961.00.00 empêche le classement des marchandises en cause dans ce numéro tarifaire. De plus, il n'a pas été contesté que les marchandises en cause sont des articles « [...] devant servir à la réparation [...] des véhicules automobiles principalement conçus pour le transport de personnes ou de marchandises [...] ». Les éléments de preuve à cet égard sont clairs, puisque les marchandises en cause ont été vendues à titre de pièces de rechange pour les Ford Mustang 1999 à 2002.

28. Par conséquent, le Tribunal doit maintenant déterminer si les marchandises en cause sont des assemblages de commande hydraulique ou des parties de ceux-ci. Compte tenu que Fenwick affirme dans le présent appel que les marchandises en cause sont des parties d'assemblages de commande hydraulique, le Tribunal abordera cet aspect en premier lieu. Si le Tribunal devait déterminer que les marchandises en cause ne sont pas des parties d'assemblages de commande hydraulique, il déterminera ensuite si elles sont, ou non, elles-mêmes des assemblages de commande hydraulique.

### **Les marchandises en cause sont-elles des parties d'un assemblage de commande hydraulique?**

29. Fenwick a soutenu que les marchandises en cause constituent une partie intégrante de l'assemblage de commande hydraulique utilisé dans le système de freinage hydraulique d'un véhicule et doivent donc avoir droit aux avantages du numéro tarifaire 9961.00.00. À son avis, un système de freinage hydraulique peut se définir comme un « système de freinage dont le fonctionnement et la commande font appel à la pression hydraulique »<sup>18</sup> [traduction]. Elle a ajouté que, dans un tel système, le freinage est actionné par l'application d'une pression sur la pédale de frein, qui pousse un piston dans un maître-cylindre et produit une pression hydraulique. Cette pression pousse le liquide hydraulique de frein qui est expulsé du maître-cylindre vers les conduites et tubes de frein, qui le distribuent ensuite aux marchandises en cause. La pression hydraulique actionne des pistons, qui sont des parties internes des marchandises en cause, qui compressent les plaquettes de frein de chaque côté d'un disque pour produire de la friction, ce qui entraîne une diminution de la vitesse du véhicule.

30. Puisque le *Tarif des douanes* ne définit pas l'expression « assemblage de commande hydraulique », Fenwick a voulu invoquer le sens ordinaire de cette expression pour en définir la portée. Elle a renvoyé aux définitions que donnent les dictionnaires et a décrit un « assemblage de commande hydraulique » comme une série de parties assemblées pour constituer une unité dans le but de réguler quelque chose au moyen de

---

18. Voir pièce du Tribunal AP-2006-063-12A, para. 23. Fenwick a renvoyé à la définition de l'expression « *hydraulic brake system* » (système de frein hydraulique) qui se trouve à l'adresse [www.motorera.com/dictionary](http://www.motorera.com/dictionary).

la manipulation d'un liquide se déplaçant sous pression dans un espace clos<sup>19</sup>. Elle a soutenu que l'assemblage de commande hydraulique qui est incorporé dans un système de freinage hydraulique d'un véhicule commence au piston poussé par une pédale de frein dans un maître-cylindre et se termine aux pistons situés à l'intérieur des marchandises en cause. À son avis, tous les autres éléments compris entre ces points de début et de fin servent à actionner les freins du véhicule et à commander son mouvement (c.-à-d. la vitesse et la force du freinage) au moyen de la pression hydraulique. Les marchandises en cause constituent le dernier maillon de la chaîne de l'action hydraulique qui engage les freins d'un véhicule en convertissant la pression hydraulique en une force mécanique.

31. Après avoir défini l'expression assemblage de commande hydraulique de la manière qui précède, Fenwick a soutenu que les marchandises en cause sont manifestement des parties d'un tel assemblage. En s'appuyant sur les facteurs que, à son avis, le Tribunal prend habituellement en compte pour déterminer si des marchandises sont des parties d'autres marchandises<sup>20</sup>, Fenwick a soutenu que les marchandises en cause sont: 1) essentielles au fonctionnement des assemblages de commande hydraulique; 2) des parties intégrantes des assemblages de commande hydraulique; 3) installées dans les assemblages de commande hydraulique; 4) facilement identifiables, à partir des pratiques et usages commerciaux courants, comme des parties constitutives des assemblages de commande hydraulique. Fenwick a soutenu que, sans les marchandises en cause comme dernier élément, le reste des assemblages de commande hydraulique ne serait d'aucune utilité dans le système de freinage d'un véhicule. Autrement dit, elle a exprimé l'avis qu'il ne peut y avoir commande hydraulique sans les marchandises en cause.

32. La position de Fenwick a été appuyée par le rapport d'expert et le témoignage de M. Flaim. Dans son rapport d'expert, ce dernier a déclaré que les marchandises en cause sont des dispositifs à double fonction qui présentent à la fois des éléments mécaniques et des éléments hydrauliques. Toutefois, il a précisé que, selon une analyse séquentielle du freinage, les caractéristiques hydrauliques des marchandises en cause sont une condition préalable à leurs caractéristiques mécaniques. Il a expliqué que les caractéristiques de commande hydraulique des marchandises en cause comprennent, notamment, la réduction à son minimum du freinage excessif lorsque les freins ne sont pas appliqués, le rattrapage automatique de l'usure des plaquettes de frein au fil du temps et la minimisation de l'hystérésis<sup>21</sup> durant la modulation des freins. À l'audience, M. Flaim a déclaré que sans les marchandises en cause, il est impossible de produire une pression hydraulique, ce qui entraîne l'absence de commande du véhicule, du freinage et du liquide hydraulique lui-même. Selon M. Flaim, les marchandises en cause sont des éléments essentiels de la commande hydraulique et sont donc des parties des assemblages de commande hydraulique.

33. L'ASFC, par contre, a soutenu que les marchandises en cause ne sont pas des parties des assemblages de commande hydraulique qui servent à commander les freins d'un véhicule et ne doivent donc pas ouvrir droit aux avantages du numéro tarifaire 9961.00.00. À son avis, les marchandises en cause sont des parties intégrantes des assemblages de freinage à disque d'un véhicule, qui se définissent comme comprenant un disque qui tourne avec la roue et un étrier de frein à disque, fixe.

---

19. Pièce du Tribunal AP-2006-063-12A, para. 51.

20. Fenwick a invoqué la décision que le Tribunal a rendue dans *Winners Only (Canada) Ltd. c. Sous-ministre du Revenu national* (13 mai 1996), AP-94-142 (TCCE), à titre de guide pour l'interprétation de l'expression « parties de ».

21. Dans son témoignage, M. Flaim a expliqué que l'hystérésis constitue, pour l'essentiel, l'effet résultant de l'absence de relation linéaire entre la pression hydraulique et le couple (c.-à-d. la force avec laquelle les plaquettes de frein sont comprimées sur le disque de frein). Voir *Transcription de l'audience publique*, 19 février 2008, aux pp. 57-62.

34. L'ASFC a soutenu que, d'après les définitions courantes, un « assemblage de commande hydraulique » peut se définir comme divers éléments montés ensemble pour former un tout, qui dirigent ou commandent la pression hydraulique<sup>22</sup>. Elle a ajouté que, dans le contexte d'un système de freinage hydraulique, le maître-cylindre est le cœur de l'assemblage de commande hydraulique, puisqu'il produit la pression hydraulique (en convertissant la force mécanique appliquée sur la pédale de frein), l'amplifie et en commande la distribution dans l'ensemble du véhicule. D'après l'ASFC, les marchandises en cause n'ont pas pour fonction de diriger ou de commander la pression hydraulique, mais, plutôt, de convertir l'action de la pression hydraulique, qui est produite et qui lui est transmise par l'assemblage de commande hydraulique, en une force mécanique utilisée pour serrer les plaquettes de frein sur les disques afin d'immobiliser ou de ralentir le véhicule. Autrement dit, les marchandises en cause ne font que réagir à la pression qui leur parvient d'éléments en aval.

35. Invoquant les mêmes facteurs que ceux invoqués par Fenwick aux fins de la détermination à savoir si des marchandises sont des parties d'autres marchandises, l'ASFC a soutenu que les marchandises en cause : 1) ne sont pas essentielles, absolument nécessaires ou indispensables au mode de fonctionnement ou d'opération de l'assemblage de commande hydraulique; 2) ne sont pas des parties intégrantes de l'assemblage de commande hydraulique; 3) ne sont pas installées dans l'assemblage de commande hydraulique; 4) ne sont pas, d'après les pratiques et usages commerciaux courants, des parties de l'assemblage de commande hydraulique. Elle a soutenu que les usages courants de l'industrie montrent clairement que les marchandises en cause sont des parties d'un assemblage de freinage à disque. Elle a ajouté que le fait que les marchandises en cause reçoivent une pression hydraulique par l'intermédiaire d'une canalisation de freinage reliée à l'assemblage de commande hydraulique ne fait pas de ces marchandises des parties de cet assemblage.

36. L'ASFC a soutenu que Fenwick, dans son témoignage et ses exposés, a d'une façon générale assimilé comme étant équivalentes les expressions « assemblage de commande hydraulique », « système de commande hydraulique », « système de freinage hydraulique » et « système de freinage ». Selon l'ASFC, les termes « système » et « assemblage » ne sont pas synonymes. Bien qu'elle dise n'avoir aucun problème à associer les marchandises en cause à la notion de système de freinage hydraulique, elle a dit ne pas être d'accord sur le fait qu'elles soient des parties d'un assemblage de commande hydraulique.

37. Le rapport d'expert et le témoignage de M. Fahim appuient la position de l'ASFC. Dans son témoignage, M. Fahim a déclaré que, du point de vue de la conception, le terme « assemblage » a un sens précis qui diffère de celui du terme « système ». Il a défini « système » comme une réunion d'objets qui interagissent entre eux et « assemblage » comme des éléments étroitement montés ensemble pour former une unité. Il a ajouté que la distinction entre ces deux termes résidait dans le fait qu'un système pourrait avoir des éléments qui sont dispersés mais qui interagissent quand même entre eux, tandis que les éléments d'un assemblage sont plutôt à proximité immédiate les uns des autres une fois montés ensemble. À son avis, le système de freinage hydraulique d'un véhicule comprend habituellement des assemblages de commande hydraulique distincts. Un assemblage comprend le maître-cylindre, qui produit une pression hydraulique, tandis qu'un autre comprend le répartiteur de freinage, qui distribue la pression aux marchandises en cause. M. Fahim a souligné que dans les véhicules automobiles récents, l'assemblage de commande complet, y compris le maître-cylindre, le répartiteur de freinage et le dispositif de frein antiblocage (ABS), forme une unité intégrée, c.-à-d. un seul assemblage. À son avis, les marchandises en cause sont des actionneurs, qui réagissent à la pression hydraulique et sont une partie essentielle et intégrante d'un système de freinage hydraulique. Elles ne sont cependant pas des parties d'un assemblage de commande hydraulique.

---

22. Pièce du Tribunal AP-2006-063-17A, onglet 14, para. 22, 23.

38. Le Tribunal fait observer que la détermination de la question de savoir si les marchandises en cause sont des parties d'un assemblage de commande hydraulique pose un certain problème, puisque l'expression « assemblage de commande hydraulique » n'est pas bien définie. D'après Fenwick, l'assemblage de commande hydraulique qui est intégré dans le système de freinage hydraulique d'un véhicule automobile comprend le piston du maître-cylindre (poussé par une pédale de frein dans le maître-cylindre), les pistons compris à l'intérieur des marchandises en cause et tous les autres éléments qui se trouvent entre ces deux éléments.

39. Si le Tribunal conclut que les éléments qui, selon Fenwick, constituent un assemblage de commande hydraulique sont, effectivement, un tel assemblage, il s'ensuivra logiquement que les marchandises en cause sont des parties d'un tel assemblage. Par conséquent, le Tribunal tentera de déterminer si ces éléments, réunis, composent un assemblage de commande hydraulique en examinant chacun des trois critères énoncés dans cette expression. Les marchandises en cause, si elles ne satisfont pas à l'un ou l'autre de ces critères, ne sont pas des parties d'un assemblage de commande hydraulique.

### Hydraulique

40. Le *Canadian Oxford Dictionary*<sup>23</sup> définit « *hydraulic* » (hydraulique) comme il suit : « [...] **1** (d'eau, d'huile, etc.) transmis à travers des tubes ou des canalisations, habituellement sous l'effet d'une pression. **2** (d'un mécanisme, etc.) mû par un liquide en mouvement (*freins hydrauliques; ascenseur hydraulique*) [...] » [traduction]. À la lumière des définitions susmentionnées, le Tribunal est d'avis que les éléments qui, selon Fenwick, composent un assemblage de commande hydraulique présentent manifestement un caractère hydraulique. Ces éléments, y compris les marchandises en cause, sont en contact direct avec le liquide de frein et servent à faire circuler ce liquide ou sont mus ou actionnés par ce liquide. Le Tribunal fait observer que les parties n'ont pas semblé être en désaccord sur ce point. Par conséquent, le Tribunal est d'avis que ce premier critère est satisfait.

### Commande

41. Le *Canadian Oxford Dictionary* définit le terme « *control* » (commande) comme il suit : « **1** le pouvoir de diriger, de donner un ordre (*être commandé par*) [...] »<sup>24</sup> [traduction]. Le terme « *control* » (commander) est aussi défini comme « la fonction ou le pouvoir de diriger et de réguler »<sup>25</sup> [traduction]. Par conséquent, à la lumière des définitions susmentionnées, commander signifie l'action de diriger ou de réguler quelque chose.

42. Bien que les parties ne semblent pas être en désaccord sur le sens qu'il convient d'attribuer au terme « commande », elles ne s'entendent pas sur l'objet de la commande. Les parties étaient en désaccord sur ce qui commandait et ce qui était commandé. D'après Fenwick, le prétendu assemblage de commande hydraulique opère pour commander la vitesse et la force de freinage (c.-à-d. la commande du mouvement du véhicule) au moyen d'une pression hydraulique. L'ASFC est d'avis que l'objet de la commande est le liquide hydraulique lui-même (c.-à-d., la commande de la pression hydraulique). Le Tribunal fait observer que la détermination de l'objet de la commande dépend, dans une grande mesure, du sens attribué au terme « commande ».

---

23. Deuxième éd., s.v. « *hydraulic* ».

24. S.v. « *control* ».

25. *The Oxford English Dictionary*, deuxième éd., s.v. « *control* ».

43. À l'audience, le Tribunal a entendu le témoignage de M. Fahim en ce qui a trait au fonctionnement de différents types de systèmes de commande. Par renvoi à certains de ses documents didactiques universitaires<sup>26</sup>, M. Fahim a expliqué qu'un contrôleur automatique opère en donnant un ordre puis en vérifiant l'exécution de cet ordre au moyen d'un senseur<sup>27</sup>. Si l'ordre n'est pas exécuté convenablement, le dispositif de commande modifie l'ordre pour obtenir le résultat souhaité. M. Fahim a qualifié ce type de système de commande « en boucle fermée ». Il a ajouté que, dans le contexte d'un système de freinage d'un véhicule, c'est le conducteur du véhicule qui opère effectivement la fermeture de la boucle de commande<sup>28</sup>. Par conséquent, lorsqu'il ou elle veut ralentir le véhicule, le conducteur ou la conductrice appuie sur la pédale de frein. Grâce à ses perceptions sensorielles, il ou elle peut ensuite déterminer s'il convient d'accroître ou de réduire la pression appliquée sur la pédale de frein pour modifier le taux de ralentissement du véhicule.

44. Le Tribunal fait observer que, dans tout système dont l'objet est de commander une certaine fonction, la majeure partie des éléments du système, sinon tous, sont essentiels pour réaliser une telle commande. Dans une telle perspective, le Tribunal est d'accord sur le fait que chacun des éléments qui font partie du système de freinage hydraulique d'un véhicule automobile est vraisemblablement essentiel pour commander les freins et de ce fait commander le mouvement du véhicule. Toutefois, le Tribunal doit présumer que le législateur a voulu que chacun des mots du *Tarif des douanes* soit significatif. Le Tribunal est d'avis que l'interprétation susmentionnée du terme « commande » rendrait inutile la présence de ce terme dans l'expression « assemblages de commande hydraulique ». Chaque élément d'un assemblage hydraulique serait automatiquement réputé nécessaire pour commander une certaine fonction. Le Tribunal considère donc que le sens voulu du terme « commande » compris dans le libellé du numéro tarifaire 9961.00.00 est davantage précis. Le Tribunal est d'avis que les éléments qui commandent sont ceux qui donnent un ordre. Bien que les autres éléments puissent s'avérer nécessaires pour transmettre cet ordre et/ou l'exécuter, ils n'en sont pas la source (c.-à-d. qu'ils n'opèrent pas la fonction de commande)<sup>29</sup>.

45. Le Tribunal est d'avis que l'objet de la commande, dans le contexte de l'espèce, est situé en aval de l'assemblage de commande décrite par M. Fahim et peut être le liquide hydraulique lui-même ou les étriers. Ces deux éléments sont commandés au moyen de la pression qui est produite dans cet assemblage de commande, comme l'a soutenu l'ASFC.

46. À l'audience, M. Fahim a donné des exemples d'assemblages de commande hydraulique présents dans le système de freinage d'un véhicule automobile et qui sont la source de la production d'une pression hydraulique (le maître-cylindre) et de la distribution, dans la mesure convenable, de cette pression aux marchandises en cause (le répartiteur de freinage)<sup>30</sup>. Il a souligné que lorsqu'ils produisent puis distribuent la pression aux marchandises en cause (c.-à-d. lorsqu'ils règlent la pression), les assemblages de commande hydraulique ne reçoivent pas de rétroaction des marchandises en cause<sup>31</sup>. Autrement dit, la boucle n'est pas fermée. Il a qualifié ce système de système de commande « en boucle ouverte ».

---

26. Pièce du Tribunal AP-2006-063-26A, onglet 14.

27. *Transcription de l'audience publique*, 19 février 2008, aux pp. 122-123.

28. *Ibid.* aux pp. 148-149, 170.

29. Le Tribunal fait observer que cette opinion est cohérente avec le matériel didactique de M. Fahim, qui montre clairement que l'organe de commande est l'élément qui envoie un ordre (c.-à-d. qui déclenche la fonction de commande). Voir pièce du Tribunal AP-2006-063-26A, onglet 4.

30. M. Fahim a fait observer que, dans les automobiles récentes, ces assemblages peuvent être combinés à un dispositif de freinage antiblocage (ABS) pour former une unité intégrée (c.-à-d. un seul assemblage). Voir *Transcription de l'audience publique*, 19 février 2008, aux pp. 142, 143.

31. *Transcription de l'audience publique*, 19 février 2008, aux pp. 137-138, 155.

47. Le témoignage de M. Fahim indiquait que, selon lui, les marchandises en cause ne commandent pas la pression hydraulique. En fait, il a affirmé à plusieurs reprises qu'elles sont considérées comme des actionneurs qui réagissent à la pression hydraulique<sup>32</sup>. Le Tribunal est d'accord sur cette description des marchandises en cause. À la lumière des éléments de preuve, le Tribunal est d'avis que les divers assemblages de commande hydraulique, comme les a définis M. Fahim, qui sont situés en aval des marchandises en cause, engendrent une fonction de commande en créant, amplifiant et dirigeant la pression hydraulique et que les marchandises en cause sont les récepteurs de cette commande. Le Tribunal souligne que l'une des sources de définitions de termes automobiles à laquelle les deux parties ont renvoyé définit un « *brake actuator* » (récepteur de frein) comme une « unité qui convertit la pression hydraulique, la pression de l'air, le vide, ou le courant électrique ou d'autres formes d'énergie en une force qui applique un frein »<sup>33</sup> [traduction]. Par conséquent, le Tribunal est d'accord avec l'ASFC sur le fait que les marchandises en cause ne sont que des mécanismes de conversion de l'énergie qui *réagissent* à la pression hydraulique.

48. Le Tribunal a déjà observé que M. Flaim, tant dans son rapport d'expert que dans son témoignage, a indiqué que les marchandises en cause servent, notamment, à minimiser le freinage excessif, à prévenir la limitation du déplacement et à minimiser l'hystérésis. Bien qu'il puisse effectivement s'agir là de fonctions importantes qui ont un effet sur la performance générale du système de freinage, le Tribunal est d'accord avec M. Fahim sur le fait qu'elles ne commandent pas la pression hydraulique<sup>34</sup>.

49. En résumé, le Tribunal est par conséquent d'avis que les marchandises en cause ne commandent ni les freins et le mouvement du véhicule ni la pression hydraulique. Plutôt, ce contrôle provient en aval des marchandises en cause, à savoir du conducteur du véhicule et de divers assemblages de commande hydraulique, comme le maître-cylindre. Quant à elles, les marchandises en cause sont des actionneurs qui réagissent à la pression hydraulique. Par conséquent, le Tribunal conclut que les marchandises en cause ne sont pas des parties d'un assemblage de *commande* hydraulique.

#### Assemblage

50. Même s'il a déjà conclu que les marchandises en cause ne sont pas des parties de l'assemblage de commande hydraulique, le Tribunal examinera quand même la question de savoir si les éléments qui, selon les allégations de Fenwick, constituent un assemblage de commande hydraulique sont effectivement un « assemblage ».

51. Fenwick a soutenu que tous les éléments situés entre le piston qui est poussé par la pédale de frein dans le maître-cylindre et les pistons situés à l'intérieur des marchandises en cause, considérés dans leur ensemble, constituent un assemblage. Par conséquent, selon Fenwick, les éléments comme le maître-cylindre, le répartiteur de freinage et les marchandises en cause sont des parties d'un seul assemblage. L'ASFC a soutenu que les marchandises en cause sont des parties de l'assemblage de freinage à disque (qu'elle a défini comme un disque et un étrier) et que, même si elles peuvent aussi être réputées faire partie d'un *système* hydraulique, elles ne sont pas des parties d'un *assemblage* de commande hydraulique. Selon l'ASFC, les termes « système » et « assemblage » ne sont pas synonymes.

52. Ainsi que l'a souligné l'ASFC, Fenwick, d'une façon générale, a assimilé comme étant équivalents les termes « système » et « assemblage ». Par exemple, à l'audience, M. Flaim a déclaré qu'un « système de freinage hydraulique » comprend tous les éléments qui entrent en contact avec le liquide hydraulique, par

---

32. *Ibid.* aux pp. 138, 141, 187, 198.

33. Voir [www.motorera.com/dictionary](http://www.motorera.com/dictionary).

34. *Transcription de l'audience publique*, 19 février 2008, aux pp. 147-148.

exemple le maître-cylindre, le répartiteur de freinage, les canalisations et les étriers<sup>35</sup>. Interrogé par le Tribunal à savoir quels éléments sont compris dans un « système de commande hydraulique » et un « assemblage de commande hydraulique », Fenwick a répondu qu'il s'agit des mêmes éléments que ceux d'un « système de freinage hydraulique »<sup>36</sup>. D'une façon similaire, en réponse à une question de Fenwick, M. Kiameh a, pour l'essentiel, désigné les mêmes éléments comme les éléments compris dans un « système de commande hydraulique » et un « assemblage de commande hydraulique »<sup>37</sup>.

53. D'autre part, M. Fahim a établi une nette distinction entre un « système » et un « assemblage ». De l'avis du Tribunal, il faut interpréter ces termes dans leur contexte approprié, à savoir, en l'espèce, dans le contexte de la construction automobile. À partir d'un tel fondement, le Tribunal accueille le témoignage de M. Fahim selon lequel, du point de vue de la conception automobile, un système est une réunion d'éléments qui interagissent entre eux, mais ne sont pas nécessairement à proximité immédiate les uns des autres, tandis qu'un assemblage est un ensemble d'éléments étroitement montés ensemble pour former une unité<sup>38</sup>.

54. Le Tribunal souligne aussi que, même si elles n'établissent pas de distinction nette entre ces deux termes, les définitions que donne le dictionnaire des termes « système » et « assemblage » ne sont pas incompatibles avec l'interprétation de M. Fahim. Le *Canadian Oxford Dictionary* définit « *system* » (système) comme suit : « **1** un tout complexe; un ensemble formé d'une réunion d'objets, de parties, d'institutions, etc.; un ensemble organisé de choses concrètes ou abstraites (*système ferroviaire; système scolaire*). **2** un dispositif formé par une réunion d'organes qui fonctionnent ensemble [...] »<sup>39</sup> [traduction]. Il définit « *assembly* » (assemblage) comme « divers éléments montés ensemble pour former un tout »<sup>40</sup> [traduction]. Le Tribunal est d'avis que les définitions susmentionnées corroborent la notion selon laquelle un système est constitué de parties ou dispositifs interreliés qui fonctionnent ensemble pour atteindre un but souhaité mais possiblement à une certaine distance l'un de l'autre et interreliés au moyen de canalisations, de câbles, etc. et qu'un assemblage constitue diverses pièces montées ensemble pour former un seul dispositif, ou une seule unité, qui peut, à lui seul, n'avoir qu'une fonctionnalité limitée. Par conséquent, bien qu'un système puisse être composé de multiples assemblages, l'inverse n'est pas nécessairement vrai.

55. En appliquant les interprétations susmentionnées des termes « système » et « assemblage » aux faits de l'espèce, le Tribunal conclut que les éléments qui, selon Fenwick, constituent un assemblage de commande hydraulique ne constituent pas dans les faits un seul assemblage. Plutôt, le Tribunal est d'accord avec M. Fahim sur le fait que les éléments comme les maîtres-cylindres sont eux-mêmes des assemblages hydrauliques qui sont des parties du système de freinage hydraulique d'un véhicule. Les marchandises en cause, que le Tribunal estime aussi être elles-mêmes des assemblages, ne sont pas à proximité immédiate du maître-cylindre et du répartiteur de freinage et ne sont pas étroitement montées avec ces derniers. Bien que le maître-cylindre et le répartiteur de freinage soient situés dans un endroit central, les marchandises en cause sont situées aux roues du véhicule.

---

35. *Ibid.* aux pp. 104-105.

36. *Ibid.* aux pp. 105-106.

37. *Ibid.* aux pp. 47-48.

38. *Ibid.* aux pp. 126-127, 142.

39. *S.v.* « *system* ».

40. *S.v.* « *assembly* ».



56. Le Tribunal fait observer que, parmi tous les documents déposés par les parties dans le cadre du présent appel, aucun ne décrit les marchandises en cause, réunies avec les autres éléments comme le maître-cylindre et le répartiteur de freinage, comme faisant partie d'un seul assemblage. Toutefois, certaines pièces désignent clairement les marchandises en cause comme faisant partie d'un assemblage de frein à disque (un tel assemblage étant composé d'un disque, d'un étrier et de plaquettes de frein)<sup>41</sup>.

57. Par conséquent, à la lumière de ce qui précède, le Tribunal, en plus de la conclusion qu'il a rendue quant au critère de commande, conclut que les marchandises en cause ne peuvent être considérées comme des parties d'un *assemblage* de commande hydraulique, contrairement à la définition qu'en a donnée Fenwick.

58. Le Tribunal fait observer que, dans ses exposés écrits et à l'audience, Fenwick a soutenu que si le législateur avait voulu exclure les marchandises en cause des avantages du numéro tarifaire 9961.00.00, il l'aurait fait de manière expresse, comme il l'a fait pour d'autres parties comme les « tubes souples pour freins hydrauliques ». Fenwick a soutenu que l'exclusion de certaines parties énumérées, compte tenu de l'absence de toute exclusion des marchandises en cause, indique que les marchandises en cause sont admissibles aux avantages du numéro tarifaire 9961.00.00.

59. Malgré l'exclusion de plusieurs parties du numéro tarifaire 9961.00.00, le Tribunal considère que seules les exclusions des canalisations de frein (c.-à-d. les tubes rigides) et des tubes souples sont pertinentes aux fins du présent appel. Ces marchandises servent à canaliser le liquide hydraulique depuis le maître-cylindre et le régulateur de freinage jusqu'aux marchandises en cause. Sur la foi du sens donné aux termes « commande » et « assemblage » par le Tribunal, les canalisations et les tubes de freins ne semblent pas, à première vue, faire partie d'un assemblage de commande hydraulique (ce qui rendrait leur exclusion inutile). Cependant, le Tribunal est d'avis que, compte tenu de leur rôle dans la direction/le guidage du liquide hydraulique vers les marchandises en cause, compte tenu aussi qu'elles ne sont pas des actionneurs comme le sont les marchandises en cause et compte tenu de leur proximité plus immédiate (par rapport aux marchandises en cause) aux éléments comme le maître-cylindre et le régulateur de freinage, il existe une incertitude suffisante quant à leur nature pour expliquer la décision de les exclure expressément pour qu'il demeure entendu qu'elles sont effectivement exclues.

60. Quant aux marchandises en cause, le Tribunal a déjà déterminé que deux des trois critères obligatoires pour qu'elles soient réputées être des parties d'un assemblage de commande hydraulique n'ont pas été satisfaits.

### **Les marchandises en cause sont-elles des assemblages de commande hydraulique?**

61. Puisque le Tribunal a déterminé que les marchandises en cause ne sont pas des parties d'un assemblage de commande hydraulique, il examinera maintenant si elles sont, elles-mêmes, des assemblages de commande hydraulique.

62. Bien que Fenwick n'ait pas plaidé que les marchandises en cause sont elles-mêmes des assemblages de commande hydraulique, le Tribunal conclut sans peine, à la lumière de l'analyse qui précède, qu'elles constituent des assemblages hydrauliques. Les marchandises en cause sont clairement en contact immédiat avec le liquide de frein et sont composées d'une réunion d'éléments, à savoir un étrier moulé, des pistons, un joint d'étanchéité et une vis de purge, étroitement montés ensemble pour former une unité.

---

41. Voir la pièce du Tribunal AP-2006-063-17A, onglets 4, 18.

63. Toutefois, en ce qui a trait au critère de « commande », le Tribunal ne peut que conclure, en appliquant le même raisonnement qu'il a appliqué précédemment, que les marchandises en cause ne commandent ni les freins ni la pression hydraulique. Les marchandises en cause sont simplement des actionneurs qui réagissent à une fonction de commande ou à un ordre produit en aval. Par conséquent, le Tribunal conclut que les marchandises en cause ne sont pas des assemblages de commande hydraulique.

64. Le Tribunal souligne que tant la société General Motors du Canada Limitée que Fenwick ont soutenu que le Tribunal doit appliquer la décision rendue par la Commission du tarif dans *Superior Brake and Hydraulic Specialists Ltd. c. Sous-M.R.N.D.A*<sup>42</sup>, où il a été conclu que les freins à ressort et les pièces de ces freins étaient des « assemblages de commande à air ».

65. Le Tribunal est réticent à accorder un poids quelconque à la décision rendue dans *Superior Brake*, puisqu'elle se rapportait à des marchandises différentes des marchandises en cause en l'espèce et n'était pas suffisamment détaillée pour permettre au Tribunal de pleinement comprendre dans quelle mesure ces marchandises peuvent se comparer aux marchandises en cause. En outre, dans l'appel susmentionné, la Commission du tarif a été saisie d'une question différente de celle dont le Tribunal est présentement saisi. Même si la Commission du tarif a décidé que les marchandises alors en question étaient des « assemblages de commande à air », exprimant indirectement l'avis que le critère de commande était satisfait, elle n'a pas examiné séparément la question de la commande. Le Tribunal ne peut donc accepter la décision rendue dans *Superior Brake* comme appuyant la position de Fenwick en l'espèce.

## DÉCISION

66. Pour les motifs qui précèdent, le Tribunal conclut que les marchandises en cause ne sont pas des assemblages de commande hydraulique, ni des parties de ceux-ci, devant servir à la réparation des véhicules automobiles principalement conçus pour le transport de personnes ou de marchandises et qu'elles ne sont donc pas admissibles au traitement en franchise de droits prévu par le numéro tarifaire 9961.00.00.

67. Par conséquent, l'appel est rejeté.

Ellen Fry

Ellen Fry

Membre président

James A. Ogilvy

James A. Ogilvy

Membre

Serge Fréchette

Serge Fréchette

Membre

---

42. 8 RCT 434 [*Superior Brake*].