



Tribunal canadien du  
commerce extérieur

Canadian International  
Trade Tribunal

TRIBUNAL CANADIEN  
DU COMMERCE  
EXTÉRIEUR

# Appels

---

## DÉCISION ET MOTIFS

Appel n° AP-2010-036

Accessoires SportRacks Inc. de  
Thule Canada Inc.

c.

Président de l'Agence des services  
frontaliers du Canada

*Décision et motifs rendus  
le vendredi 13 janvier 2012*

**TABLE DES MATIÈRES**

DÉCISION.....i

EXPOSÉ DES MOTIFS ..... 1

PREUVE..... 1

FAITS ..... 2

ARGUMENTATION ..... 2

    ASFC ..... 2

    SportRacks..... 4

    ASFC ..... 5

DÉCISION ..... 6

EU ÉGARD À un appel entendu le 15 septembre 2011, en vertu de l'article 67 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 9 septembre 2010, concernant une demande de révision aux termes du paragraphe 60(4) de la *Loi sur les douanes*.

**ENTRE**

**ACCESSOIRES SPORTTRACKS INC. DE THULE CANADA INC.**

**Appelante**

**ET**

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

**Intimé**

**DÉCISION**

L'appel est rejeté.

Serge Fréchette  
Serge Fréchette  
Membre président

Gillian Burnett  
Gillian Burnett  
Secrétaire intérimaire

Lieu de l'audience : Ottawa (Ontario)  
Date de l'audience : Le 15 septembre 2011

Membre du Tribunal : Serge Fréchette, membre président

Conseillers juridiques pour le Tribunal : Courtney Fitzpatrick  
Danielle Lussier-Meek  
Reagan Walker

Directeur de la recherche : Matthew Sreter

Agent de la recherche : Jan Wojcik

Gestionnaire, Bureau du greffe : Michel Parent

Agent du greffe : Cheryl Unitt

**PARTICIPANTS :**

<b>Appelante</b>	<b>Conseiller/représentant</b>
Accessoires SportRacks Inc. de Thule Canada Inc.	Michael Kaylor
<b>Intimé</b>	<b>Conseiller/représentant</b>
Président de l'Agence des services frontaliers du Canada	Geneviève Lecours

**TÉMOIN :**

Marc-André Paiement  
Représentant des ventes  
Thule Canada Inc.

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 aux termes de l'article 67 de la *Loi sur les douanes*<sup>1</sup> à l'égard d'une révision effectuée par le président de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) aux termes du paragraphe 60(4) concernant l'importation de porte-bicyclettes de toit<sup>2</sup>. Les marchandises en cause sont des porte-bicyclettes verticaux de marque SportRack Elite 882.

2. La question en litige dans le présent appel consiste à déterminer si les marchandises en cause sont correctement classées dans le numéro tarifaire 8708.99.99 de l'annexe du *Tarif des douanes*<sup>3</sup> à titre de parties et accessoires de véhicules automobiles, comme l'a déterminé l'ASFC, ou si elles doivent être classées dans le numéro tarifaire 8714.99.90 à titre de parties et accessoires de bicyclettes, comme le soutient Accessoires SportRacks Inc. de Thule Canada Inc. (SportRacks).

3. La nomenclature pertinente prévoit ce qui suit :

**87.08**            **Parties et accessoires des véhicules automobiles des n<sup>os</sup> 87.01 à 87.05.**

**8708.99**        **--Autres**

8708.99.99     ---Autres

[...]

**87.14**            **Parties et accessoires des véhicules des n<sup>os</sup> 87.11 à 87.13.**

**8714.99**        **--Autres**

8714.99.90     ---Autres

## PREUVE

4. SportRacks a déposé l'objet suivant comme pièce auprès du Tribunal : un porte-bicyclettes vertical de marque Elite, modèle A882-90420<sup>4</sup>, soit un exemple des marchandises en cause. Aux fins des présents motifs, les marchandises en cause sont décrites comme des porte-bicyclettes. M. Marc-André Paiement, représentant des ventes chez Thule Canada Inc. et témoin pour SportRacks, a déclaré que les porte-bicyclettes maintiennent les bicyclettes en position verticale<sup>5</sup> et qu'ils sont conçus pour soutenir une seule bicyclette complète non démontée<sup>6</sup>. La bicyclette repose dans une rainure en V, qui est parallèle au rail du support de toit, et est fixée solidement au moyen de deux sangles<sup>7</sup>. Pour une sécurité accrue, les sangles sont assorties d'une serrure et d'une clé<sup>8</sup>.

5. M. Paiement a déclaré que les porte-bicyclettes sont conçus pour être installés sur le toit d'un véhicule, en les fixant soit aux supports de toit qui sont vendus avec le véhicule, soit à ceux qui sont vendus séparément comme accessoires de véhicules<sup>9</sup>. Un support de toit est composé d'une barre porteuse et de pattes de fixation. Les propriétaires de voiture peuvent consulter un manuel d'adaptation pour choisir le

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

2. Pièce du Tribunal AP-2010-036-03A au para. 2; pièce du Tribunal AP-2010-036-08A au para. 3.

3. L.C. 1997, c. 36.

4. Pièce B-01.

5. *Transcription de l'audience publique*, 15 septembre 2011, à la p. 6.

6. *Ibid.* à la p. 7.

7. *Ibid.* à la p. 8.

8. *Ibid.* à la p. 9.

9. *Ibid.* aux pp. 10, 19, 24.

support de toit qui convient à leur véhicule<sup>10</sup>. Il est également possible d'utiliser le porte-bicyclettes sur une caravane (sur le toit, sur la flèche d'attelage avant ou arrière), sur un autobus (au moyen d'un support fixé au pare-chocs) ou dans un atelier ou un garage<sup>11</sup>. Le porte-bicyclettes ne peut être utilisé que pour le transport de bicyclettes, « [...] et pour aucun autre article de sport ni autre équipement, comme du bois [...] » [traduction]<sup>12</sup>. Le porte-bicyclettes aide à prévenir les dommages à la bicyclette et au véhicule pendant le transport<sup>13</sup>. Les propriétaires de voitures constituent le principal marché pour les porte-bicyclettes<sup>14</sup> et l'usage principal des marchandises est le « transport de bicyclettes, d'un point A à un point B » [traduction]<sup>15</sup>. La sécurité n'est qu'une caractéristique ajoutée<sup>16</sup>.

6. L'ASFC a déposé des copies du matériel de conditionnement indiquant que les porte-bicyclettes peuvent être fixés « [...] directement sur toutes les barres transversales de fabrication originale ou du marché secondaire, avec des [systèmes] de fixation universels » [traduction]<sup>17</sup>. L'ASFC a déposé un exemplaire du catalogue de SportRacks, qui contient la mention suivante : « SportRack® est fier de vous offrir des produits sécuritaires de haute qualité afin que vous puissiez profiter pleinement des capacités de chargement de votre *véhicule*[,] en y ajoutant un ou plusieurs *accessoires* SportRack parfaitement adaptés au transport de bagages et d'équipements convenant à vos besoins et passions »<sup>18</sup> [nos italiques]. L'ASFC a également déposé des exemplaires de catalogues en ligne de plusieurs importants constructeurs d'automobiles, de vendeurs de pièces et de magasins de détail qui vendent des porte-bicyclettes comme « accessoires » de véhicules automobiles<sup>19</sup>.

## FAITS

7. Compte tenu des éléments de preuve qui précèdent, le Tribunal conclut que les porte-bicyclettes sont utilisés principalement pour le transport de bicyclettes, d'un point A à un point B. Le Tribunal conclut également que leur transport est effectué au moyen d'un véhicule automobile et non directement par le porte-bicyclettes. Même si l'on peut soutenir que le porte-bicyclettes améliore l'utilisation de la bicyclette transportée, une telle amélioration serait tout au plus très indirecte. Enfin, le Tribunal conclut que les porte-bicyclettes sont commercialisés principalement pour être utilisés avec des voitures et non avec d'autres équipements mobiles, comme des remorques, ni comme dispositifs stationnaires indépendants.

## ARGUMENTATION

### ASFC

8. Pour des raisons de commodité, l'argumentation de l'ASFC est présentée en premier. L'ASFC soutient qu'aux termes de la Règle 1 des *Règles générales pour l'interprétation du Système harmonisé*<sup>20</sup>, les porte-bicyclettes sont correctement classés dans la position n° 87.08, car ils sont des accessoires de véhicules

---

10. *Ibid.* aux pp. 24, 26.

11. *Ibid.* aux pp. 11-12, 15.

12. *Ibid.* à la p. 15.

13. *Ibid.* aux pp. 17, 25.

14. *Ibid.* aux pp. 17-18, 22-23, 29.

15. *Ibid.* aux pp. 16-17, 30-32.

16. *Ibid.* à la p. 32.

17. Pièce du Tribunal AP-2010-036-08A, onglet 2.

18. *Ibid.*, onglet 10.

19. Pièce du Tribunal AP-2010-036-08A, onglets 13, 14, 15.

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

automobiles des positions n<sup>os</sup> 87.01 à 87.05<sup>21</sup>. Les véhicules de ces positions comprennent les tracteurs, les véhicules automobiles pour le transport de personnes, les voitures de tourisme, les véhicules automobiles pour le transport de marchandises et les véhicules automobiles à usages spéciaux.

9. L'ASFC ajoute que la note 3, « **PARTIES ET ACCESSOIRES** »<sup>22</sup>, des *Notes explicatives du Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises*<sup>23</sup> de la section XVII, qui comprend la position n<sup>o</sup> 87.08, prévoit que les accessoires doivent répondre aux trois conditions suivantes pour être classés dans la position n<sup>o</sup> 87.08 : premièrement, ils ne peuvent être exclus en vertu de la note 2 de la section XVII; deuxièmement, ils doivent être reconnaissables comme exclusivement ou principalement conçus pour les véhicules automobiles des positions n<sup>os</sup> 87.01 à 87.05; troisièmement, ils ne doivent pas être repris plus spécifiquement ailleurs dans le Tarif, et l'ASFC soutient que ces trois conditions sont respectées<sup>24</sup>.

10. En ce qui concerne la première condition, l'AFC soutient que la note 2<sup>25</sup> de la section XVII contient une liste exhaustive des accessoires devant être classés ailleurs et que les porte-bicyclettes ne figurent pas sur cette liste<sup>26</sup>. En ce qui a trait à la deuxième condition, l'ASFC soutient que les *Notes explicatives* du chapitre 87<sup>27</sup> et de la position n<sup>o</sup> 87.08<sup>28</sup> (dont il sera question plus loin) appuient l'argument selon lequel les porte-bicyclettes sont reconnaissables comme exclusivement ou principalement conçus pour les articles du chapitre 87. En ce qui concerne la troisième et dernière condition, l'ASFC ajoute simplement que les porte-bicyclettes ne sont pas repris plus spécifiquement ailleurs dans la nomenclature<sup>29</sup>.

11. Se reportant aux *Notes explicatives* du chapitre 87 et de la position n<sup>o</sup> 87.08, l'ASFC explique que, conformément aux *Notes explicatives*, les porte-bicyclettes sont des « accessoires » au sens ordinaire du terme<sup>30</sup> et qu'ils sont reconnaissables comme exclusivement ou principalement conçus pour les véhicules

---

21. Pièce du Tribunal AP-2010-036-08A au para. 14.

22. La note (III) prévoit ce qui suit : « Il est à noter, à cet égard, que ne relèvent des positions consacrées aux parties et accessoires **que** ceux qui répondent **aux trois conditions suivantes** : a) Ne pas être exclus en vertu de la Note 2 de la présente Section [...] b) Être reconnaissables comme étant exclusivement ou principalement conçus pour les articles des Chapitres 86 à 88 [...] c) Ne pas être repris plus spécifiquement dans d'autres Chapitres de la Nomenclature [...]. »

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

24. Pièce du Tribunal AP-2010-036-08A au para. 14.

25. « Ne sont pas considérés comme *parties* ou *accessoires*, même lorsqu'ils sont reconnaissables comme destinés à du matériel de transport : a) les joints, rondelles et similaires en toutes matières (régime de la matière constitutive ou n<sup>o</sup> 84.84) ainsi que les autres articles en caoutchouc vulcanisé non durci (n<sup>o</sup> 40.16); b) les parties et fournitures d'emploi général, au sens de la Note 2 de la Section XV, en métaux communs (Section XV) et les articles similaires en matières plastiques (Chapitre 39); c) les articles du Chapitre 82 (outils); d) les articles du n<sup>o</sup> 83.06; e) les machines et appareils des n<sup>os</sup> 84.01 à 84.79, ainsi que leurs parties; les articles des n<sup>os</sup> 84.81 ou 84.82 et, pour autant qu'ils constituent des parties intrinsèques de moteurs, les articles du n<sup>o</sup> 84.83; f) les machines et appareils électriques, ainsi que les appareillages et accessoires électriques (Chapitre 85); g) les instruments et appareils du Chapitre 90; h) les articles du Chapitre 91; ij) les armes (Chapitre 93); k) les appareils d'éclairage et leurs parties, du n<sup>o</sup> 94.05; l) les brosses constituant des éléments de véhicules (n<sup>o</sup> 96.03). »

26. Pièce du Tribunal AP-2010-036-08A au para. 15.

27. Les *Notes explicatives* du chapitre 87 prévoient ce qui suit : « Ce Chapitre comprend également les parties et accessoires reconnaissables comme étant **exclusivement ou principalement** destinés aux véhicules qu'il couvre, **sous réserve** qu'ils n'en soient pas exclus par les Notes de la Section XVII [...]. »

28. Les *Notes explicatives* de la position n<sup>o</sup> 87.08 prévoient ce qui suit : « La présente position couvre l'ensemble des parties et accessoires des véhicules automobiles des n<sup>os</sup> 87.01 à 87.05, **sous réserve** toutefois que ces parties et accessoires satisfassent aux **deux** conditions suivantes : 1) Être reconnaissables comme étant exclusivement ou principalement destinés aux véhicules de l'espèce. 2) Ne pas être exclus par les Notes de la Section XVII [...]. »

29. Pièce du Tribunal AP-2010-036-08A au para. 15.

30. *Ibid.* aux para. 20-21.

automobiles, puisque leur usage principal, en tant que partie du système de support de toit, est d'augmenter la capacité de charge d'un véhicule automobile<sup>31</sup> et qu'ils sont également le moyen le plus sûr de transporter des bicyclettes sans endommager la carrosserie du véhicule<sup>32</sup>. Il importe de souligner que les porte-bicyclettes sont conçus pour être fixés à un support sur le toit d'une automobile et qu'il est, de ce fait, fixé à l'automobile elle-même<sup>33</sup>. Une analogie peut être faite avec les sangles de remorquage d'urgence en cause dans *Rui Royal International Corp. c. Président de l'Agence des services frontaliers du Canada*<sup>34</sup>, où le Tribunal a conclu que les sangles étaient des accessoires de véhicules automobiles, parce qu'elles étaient fixées au châssis du véhicule<sup>35</sup>. En outre, l'ASFC soutient que les porte-bicyclettes sont reconnus dans tous les circuits commerciaux comme principalement conçus pour les véhicules automobiles<sup>36</sup>. Parmi le matériel de promotion déposé par l'ASFC, on compte 35 photos où figurent des véhicules automobiles et le porte-bicyclettes et seulement une photo où figurent le porte-bicyclettes et une tente-roulotte<sup>37</sup>.

12. L'ASFC estime que la décision antérieure rendue par le Tribunal dans *Uvex Toko Canada Ltd. c. Sous-M.R.N.*<sup>38</sup> est pertinente en l'espèce<sup>39</sup>. Dans cette affaire, les porte-bicyclettes étaient des boîtes à bagages en plastique ou d'autres éléments (p. ex. pour le transport de bicyclettes, de canots ou de skis) combinés à un bâti de chargement en vue de constituer un système de bâti de chargement pour toit adaptable au véhicule automobile et à la charge à transporter. Le Tribunal a conclu que les composantes du bâti de chargement pour toit étaient des accessoires de véhicules automobiles au sens de la position n° 87.08, parce qu'elles étaient conçues exclusivement pour être fixées à de tels véhicules et transportées par ceux-ci.

### SportRacks

13. SportRacks soutient que les porte-bicyclettes ne peuvent être classés dans la position n° 87.08, parce qu'ils ne répondent pas à l'une des conditions prévues par les *Notes explicatives* de la position, c.-à-d. qu'ils doivent être « [...] reconnaissables comme étant exclusivement ou principalement destinés aux véhicules de l'espèce [...] ». Selon SportRacks<sup>40</sup>, les porte-bicyclettes sont principalement destinés à être installés sur le toit de remorques, qui ne sont pas du tout des véhicules automobiles, et sur des tentes-roulottes, qui ne figurent pas dans les positions susmentionnées mais plutôt dans la position n° 87.16. SportRacks soutient que les porte-bicyclettes servent d'accessoires aux bicyclettes et non aux véhicules automobiles<sup>41</sup>, car ils ajoutent la caractéristique de portabilité en facilitant le transport de la bicyclette d'un endroit à l'autre<sup>42</sup>. SportRacks laisse entendre que les porte-bicyclettes sont des accessoires de bicyclettes presque au même titre qu'un siège, une sonnette, un klaxon ou un réflecteur<sup>43</sup>.

---

31. *Ibid.* au para. 24; *Transcription de l'audience publique*, 15 septembre 2011, aux pp. 49, 54.

32. Pièce du Tribunal AP-2010-036-08A au para. 25.

33. *Transcription de l'audience publique*, 15 septembre 2011, à la p. 50.

34. (30 mars 2011), AP-2010-003 (TCCE).

35. *Transcription de l'audience publique*, 15 septembre 2011, à la p. 51.

36. Pièce du Tribunal AP-2010-036-08A aux para. 26-28; *Transcription de l'audience publique*, 15 septembre 2011, aux pp. 52-53, 55.

37. *Transcription de l'audience publique*, 15 septembre 2011, à la p. 57.

38. (7 novembre 1996), AP-95-269 et AP-95-285 [*Uvex Toko*].

39. *Transcription de l'audience publique*, 15 septembre 2011, à la p. 54.

40. Pièce du Tribunal AP-2010-036-03A à la p. 12.

41. *Ibid.* à la p. 27.

42. *Ibid.* au para. 34.

43. *Ibid.* au para. 36.

14. SportRacks soutient que les porte-bicyclettes seraient correctement classés comme accessoires de bicyclettes dans la position n° 87.14, car ils répondent aux conditions des *Notes explicatives* de cette position<sup>44</sup>. SportRacks allègue qu'ils sont des parties et accessoires du genre de ceux destinés aux cycles sans moteur parce qu'ils a) sont reconnaissables comme exclusivement ou principalement destinés aux véhicules des positions n°s 87.11 à 87.13 et qu'ils b) ne sont pas exclus en vertu des notes de la section XVII<sup>45</sup>. (Les positions susmentionnées comprennent les motocyclettes, les bicyclettes et les fauteuils roulants et autres véhicules pour invalides.)

15. SportRacks explique qu'un accessoire est une chose qui remplit une fonction secondaire<sup>46</sup>, qui est, en l'espèce, d'améliorer la capacité d'un véhicule, comme un VUS, à transporter une bicyclette, pour éviter que la bicyclette ne s'endommage en cours de transport<sup>47</sup>, de même que le véhicule lui-même<sup>48</sup>. SportRacks soutient que les porte-bicyclettes augmentent la satisfaction que les cyclistes tirent de leur bicyclette, car ils peuvent faire de la bicyclette à plus d'endroits, tout comme les fauteuils de jeu augmentent le plaisir de jouer à un jeu vidéo<sup>49</sup>. SportRacks suggère que les porte-bicyclettes sont analogues aux béquilles pour motocyclettes et que, par conséquent, ils sont conçus et vendus pour être utilisés exclusivement avec des bicyclettes<sup>50</sup>.

16. Enfin, SportRacks soutient que les porte-bicyclettes sont exclus du classement dans la position n° 87.08, car ils ne répondent pas à la troisième condition de la *Note explicative* 3 de la section XVII ci-dessus, c.-à-d. ils ne doivent pas être repris plus spécifiquement ailleurs dans le Tarif<sup>51</sup>. SportRacks fait remarquer que la deuxième phrase de la note de section 3 de la section XVII prévoit que « [l]orsqu'une partie ou un accessoire est susceptible de répondre à la fois aux spécifications de deux ou plusieurs positions de la Section, il doit être classé dans la position qui correspond à son usage principal » et soutient que l'usage principal des porte-bicyclettes est d'être utilisés avec des bicyclettes<sup>52</sup>. SportRacks suggère également que les porte-bicyclettes sont analogues aux garde-boue pour camions ou aux béquilles pour motocyclettes et fait remarquer que ces deux articles figurent dans les *Notes explicatives* de la position n° 87.14 à titre d'exemples d'articles pouvant être classés dans cette position<sup>53</sup>.

## ASFC

17. En réplique, l'ASFC soutient que l'usage principal des bicyclettes est le transport de personnes et que les porte-bicyclettes n'améliorent pas cette fonction et rendraient même la bicyclette complètement inutilisable à cette fin<sup>54</sup>. De plus, selon l'ASFC, il n'y a pas de comparaison possible entre les

---

44. Les *Notes explicatives* de la position n° 87.14 prévoient ce qui suit : « La présente position comprend l'ensemble des parties et accessoires du genre de ceux destinés aux motocycles (y compris les cyclomoteurs), cycles équipés d'un moteur auxiliaire, side-cars, cycles sans moteur, fauteuils roulants et autres véhicules pour invalides, **sous réserve** toutefois que ces parties et accessoires satisfassent aux **deux** conditions suivantes : 1) Être reconnaissables comme étant exclusivement ou principalement destinés aux véhicules visés ci-dessus. 2) Ne pas être exclus en vertu des Notes de la Section XVII [...]. »

45. Pièce Tribunal AP-2010-036-03A au para. 14.

46. *Transcription de l'audience publique*, 15 septembre 2011, à la p. 34.

47. *Ibid.* à la p. 36.

48. *Ibid.* à la p. 38.

49. *Ibid.* à la p. 39.

50. Pièce du Tribunal AP-2010-036-03A au para. 26.

51. *Transcription de l'audience publique*, 15 septembre 2011, aux pp. 41-42.

52. *Ibid.* à la p. 43.

53. *Ibid.* aux pp. 45-46.

54. Pièce du Tribunal AP-2010-036-08A aux para. 36-37.

porte-bicyclettes et les béquilles pour motocyclettes, puisque ces dernières sont conçues pour protéger l'apparence et l'intégrité de la motocyclette en empêchant qu'elle soit endommagée, alors que les porte-bicyclettes sont conçus pour protéger l'apparence et l'intégrité du véhicule automobile sur lequel la bicyclette est fixée<sup>55</sup>. En outre, les porte-bicyclettes ne sont analogues à aucun exemple figurant aux *Notes explicatives* de la position n° 87.14, comme les cale-pieds, les couvre-selles ou les garde-boue<sup>56</sup>. Ils demeurent plus précisément décrits dans les *Notes explicatives* de la position n° 87.08<sup>57</sup>.

18. De plus, selon l'ASFC, l'usage des porte-bicyclettes sur des remorques n'est que purement secondaire<sup>58</sup> et, somme toute, il est improbable qu'une personne achète un porte-bicyclettes à moins qu'elle n'ait l'intention de l'installer sur un support de toit sur le toit d'une voiture<sup>59</sup>.

## DÉCISION

19. Comme il a été mentionné, la question en litige consiste à déterminer si les porte-bicyclettes sont correctement classés à titre de parties et accessoires de véhicules automobiles dans le numéro tarifaire 8708.99.99, comme l'a déterminé l'ASFC, ou s'ils doivent être classés à titre de parties et accessoires de bicyclettes dans le numéro tarifaire 8714.99.90, comme le soutient SportRacks. La pratique du Tribunal en ce qui a trait aux appels en matière de classement tarifaire est d'entendre l'affaire et de déterminer ensuite le classement approprié des marchandises faisant l'objet de l'appel, conformément aux règles d'interprétation pertinentes prévues par la loi.

20. Les divers classements tarifaires sont établis d'une manière considérablement détaillée à l'annexe, promulguée comme partie du *Tarif des douanes*. Chaque section et chapitre du *Tarif des douanes* présente ses propres notes, et parfois des notes supplémentaires, suivies d'une liste de marchandises dénommées dans un certain nombre de positions, de sous-positions et de numéros tarifaires individuels. Le *Tarif des douanes* renferme ses propres règles d'interprétation de l'annexe, qui se trouvent aux articles 10<sup>60</sup> et 11<sup>61</sup>.

21. Les *Règles générales* mentionnées à l'article 10 du *Tarif des douanes* tirent leur origine de la Convention internationale sur le Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises. Elles sont structurées en cascade de sorte que, si le classement des marchandises ne peut être déterminé conformément à la Règle 1<sup>62</sup>, il doit alors être tenu compte de la Règle 2, et ainsi de suite.

---

55. *Ibid.* au para. 41.

56. *Ibid.* au para. 42.

57. *Ibid.* au para. 43.

58. *Transcription de l'audience publique*, 15 septembre 2011, à la p. 56.

59. *Ibid.* à la p. 55.

60. Le paragraphe 10(1) du *Tarif des douanes* prévoit ce qui suit : « Sous réserve du paragraphe (2), 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 et les Règles canadiennes énoncées à l'annexe. »

61. 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 et des Notes explicatives du Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises et de leurs modifications, publiés par le Conseil de coopération douanière (Organisation mondiale des douanes). »

62. La Règle 1 des *Règles générales* prévoit ce qui suit : « Le libellé des titres de Sections, de Chapitres ou de Sous-Chapitres est considéré comme n'ayant qu'une valeur indicative, le classement étant 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. »

22. Aux termes de la disposition susmentionnée, le Tribunal doit suivre plusieurs étapes avant d'arriver au classement approprié de marchandises : premièrement, il doit examiner l'annexe pour déterminer si les marchandises peuvent de prime abord être classées d'après les termes d'une position tarifaire; deuxièmement, il doit examiner si les notes de chapitre ou de section empêchent le classement des marchandises dans ladite position; troisièmement, il doit examiner les *Notes explicatives* et les Avis de classement pour confirmer le classement des marchandises dans la position<sup>63</sup>.

23. Si la démarche ci-dessus mène au classement des marchandises dans une et uniquement une position, l'étape suivante consiste à déterminer la sous-position et le numéro tarifaire appropriés. Lorsque les marchandises paraissent pouvoir être classées dans deux ou plusieurs positions, le classement s'opère par application, en cascade, des autres règles générales, jusqu'à ce que la position la plus appropriée soit déterminée. Au besoin, la même démarche est reprise au niveau de la sous-position et du numéro tarifaire, dans ce dernier cas par application des Règles canadiennes.

24. Pour les motifs qui suivent, le Tribunal est d'avis que l'ASFC a correctement classé les porte-bicyclettes (par application de la Règle 1) dans la position n° 87.08 à titre d'accessoires de véhicules automobiles. Les parties conviennent que les porte-bicyclettes doivent être classés en se fondant sur la Règle 1. Le Tribunal accepte également cette position.

25. Comme il a été mentionné, l'ASFC a conclu que les porte-bicyclettes doivent être classés à titre de parties et accessoires de véhicules automobiles dans la position n° 87.08, car ils améliorent la capacité de charge du véhicule en permettant que les bicyclettes soient transportées de manière sûre. SportRacks soutient que les porte-bicyclettes doivent être classés à titre de parties et accessoires de bicyclettes dans la position n° 87.14, car ils améliorent l'appréciation de la bicyclette en augmentant le nombre d'endroits où il peut être utilisé, après avoir été transporté sur le toit d'une voiture ou d'un autre véhicule. L'ASFC soutient que les porte-bicyclettes répondent aux conditions prévues par les *Notes explicatives* de la position n° 87.08. SportRacks soutient qu'ils répondent aux conditions prévues par les *Notes explicatives* de la position n° 87.14.

26. La position n° 87.08 comprend l'ensemble des « [p]arties et accessoires de véhicules automobiles des n°s 87.01 à 87.05 ». Ce libellé a été interprété par sa *Note explicative* concomitante comme signifiant des parties et accessoires qui sont « [...] reconnaissables comme étant exclusivement ou principalement destinés aux véhicules de l'espèce », ce qui signifie, notamment, des accessoires de véhicules automobiles. Les parties sont d'accord sur ce point.

27. La position n° 87.14 comprend les « [p]arties et accessoires des véhicules des n°s 87.11 to 87.13 ». Ce libellé a également été interprété par sa *Note explicative* concomitante comme signifiant des parties et accessoires qui sont « [...] reconnaissables comme étant exclusivement ou principalement destinés aux véhicules visés ci-dessus », ce qui signifie, notamment, des accessoires de bicyclettes. Les parties sont également d'accord sur ce point.

28. Les parties conviennent que les porte-bicyclettes sont des accessoires. Le sens ordinaire du mot « *accessory* » (accessoire) est « objet additionnel ou supplémentaire [...], petite adjonction ou installation »<sup>64</sup> [traduction]. Dans sa jurisprudence, le Tribunal a ajouté qu'il n'est pas obligatoire qu'un accessoire soit une

---

63. *Canada (Attorney General) c. Suzuki Canada Inc.*, 2004 CAF 131 (CanLII).

64. *Canadian Oxford Dictionary*, 2<sup>e</sup> éd., s.v. « *accessory* ».

partie nécessaire au fonctionnement du produit avec lequel il est en corrélation, mais qu'il doit assurer un service particulier en corrélation avec la fonction principale de l'objet<sup>65</sup>; un accessoire est une chose qui contribue d'une manière subordonnée à un résultat ou effet général<sup>66</sup>.

29. Par conséquent, l'essence du litige consiste à déterminer si les porte-bicyclettes sont des accessoires de véhicules automobiles ou de bicyclettes.

30. Comme il a été mentionné, le Tribunal conclut que les porte-bicyclettes sont utilisés principalement pour le transport de bicyclettes, d'un point A à un point B, que leur transport est effectué au moyen d'un véhicule automobile et non directement par le porte-bicyclettes et que les porte-bicyclettes sont principalement commercialisés pour être utilisés avec des véhicules automobiles et non avec d'autres équipements mobiles, comme des remorques, ni comme dispositifs stationnaires indépendants.

31. Par conséquent, le Tribunal conclut, par application de la Règle 1, que les porte-bicyclettes sont des accessoires de véhicules automobiles et qu'ils sont classés dans la position n° 87.08.

32. En tirant cette conclusion, le Tribunal constate que sa décision précédente dans *Uvex Toko* est pertinente en l'espèce. Comme il a été mentionné, les marchandises en cause étaient, dans cette décision, des contenants servant à ranger des bagages et de l'équipement de ski utilisés avec un système de bâti de chargement. Le Tribunal a conclu que le contenant et le support de toit étaient des accessoires pour véhicules automobiles, car ils étaient conçus exclusivement pour être fixés à de tels véhicules et transportés par ceux-ci.

33. De la même manière, dans le présent appel, les porte-bicyclettes sont conçus exclusivement pour être fixés à des véhicules automobiles et transportés par ceux-ci. Ils contribuent d'une manière subordonnée (transport de bicyclettes) à la fonction principale (transport de passagers ou de matériel, d'un point A à un point B) des véhicules automobiles. On ne peut dire la même chose de la relation entre les porte-bicyclettes et les bicyclettes. La fonction principale d'une bicyclette est le transport des personnes d'un point A à un point B, souvent dans un but récréatif ou sportif. Le porte-bicyclettes ne contribue aucunement à cette fonction principale et, par conséquent, il n'est pas un accessoire de celle-ci.

34. Le Tribunal est d'avis que, par application de la Règle 6, l'ASFC a correctement classé les porte-bicyclettes dans la catégorie résiduelle de la sous-position n° 8708.99 (Autres) et, par application de la Règle canadienne 1, dans le numéro tarifaire 8708.99.99 (Autres). Par ailleurs, le classement à ces niveaux n'était pas en litige.

35. Pour les motifs qui précèdent, l'appel est rejeté.

Serge Fréchette  
Serge Fréchette  
Membre président

65. *Bureau de relations d'affaires internationales Inc. (Busrel Inc.) c. Sous-M.R.N.* (24 août 1999), AP-97-139 et AP-98-042 (TCCE).

66. *Fastco Canada c. Sous-M.R.N.* (29 avril 1997), AP-96-078 (TCCE), décision dans laquelle le Tribunal a accepté la définition du mot « accessory » dans le dictionnaire *The Oxford English Dictionary*, vol. I, 2<sup>e</sup> éd.