



Ottawa, le mercredi 10 novembre 1993

Appel n° AP-89-288

EU ÉGARD À un appel entendu le 18 février 1993 aux termes de l'article 67 de la *Loi sur les douanes*, L.R.C. (1985), ch. 1 (2^e suppl.);

ET EU ÉGARD À une décision rendue par le sous-ministre du Revenu national pour les douanes et l'accise le 31 janvier 1990 concernant une demande de réexamen aux termes de l'article 63 de la *Loi sur les douanes*.

ENTRE

EXCLUSIVE CARPETS LTD.

Appelant

ET

**LE SOUS-MINISTRE DU REVENU NATIONAL
POUR LES DOUANES ET L'ACCISE**

Intimé

DÉCISION DU TRIBUNAL

L'appel est rejeté.

Michèle Blouin
Michèle Blouin
Membre président

Desmond Hallissey
Desmond Hallissey
Membre

Lise Bergeron
Lise Bergeron
Membre

Michel P. Granger
Michel P. Granger
Secrétaire

RÉSUMÉ OFFICIEUX

Appel n° AP-89-288

EXCLUSIVE CARPETS LTD.

Appelant

et

**LE SOUS-MINISTRE DU REVENU NATIONAL
POUR LES DOUANES ET L'ACCISE**

Intimé

La question dans le présent appel consiste à déterminer si l'avion Piper Aerostar de modèle 601P, immatriculé aux États-Unis sous le numéro N3641Y, est plus correctement classé dans le numéro tarifaire 9802.00.00 à titre de «Moyens de transport importés temporairement par un résident du Canada aux fins de son propre transport international et non commercial et de celui des personnes qui l'accompagnent», comme l'a prétendu l'appelant, ou correctement classé dans le numéro tarifaire 8802.20.00, à titre d'«Avions et autres véhicules aériens, d'un poids à vide n'excédant pas 2 000 kg», comme l'a prétendu l'intimé.

DÉCISION : *L'appel est rejeté. Pour que l'avion en cause soit classé dans le numéro tarifaire 9802.00.00, l'appelant devait prouver qu'il se conformait aux modalités énoncées à l'article 3 du Règlement sur l'importation temporaire de moyens de transport par des résidents du Canada. Le Tribunal conclut que l'appelant n'est pas un «travailleur migrant» aux termes de l'alinéa 3d) du Règlement parce qu'il n'est pas convaincu que M. Alador G. Oze, propriétaire unique et président des sociétés Exclusive Carpets Ltd. et E-Z Cut Incorporated, «[travaillait] pour un commerce ayant son lieu d'affaires aux États-Unis» au moment de l'importation et qu'il utilisait l'avion en cause pour «ses déplacements entre son lieu d'affaires et sa résidence», comme l'exige l'alinéa b) de la définition de l'expression «travailleur migrant» énoncée à l'article 2 du Règlement sur l'importation temporaire de moyens de transport par des résidents du Canada.*

Lieu de l'audience : Winnipeg (Manitoba)

Date de l'audience : Le 18 février 1993

Date de la décision : Le 10 novembre 1993

Membres du Tribunal : Michèle Blouin, membre président

Desmond Hallissey, membre

Lise Bergeron, membre

Avocat pour le Tribunal : Hugh J. Cheetham

Greffier du Tribunal : Janet Rumball

Ont comparu : Alain J. Hogue, pour l'appelant

Frederick B. Woyiwada, pour l'intimé

Appel n° AP-89-288

EXCLUSIVE CARPETS LTD.

Appelant

et

**LE SOUS-MINISTRE DU REVENU NATIONAL
POUR LES DOUANES ET L'ACCISE**

Intimé

TRIBUNAL : MICHÈLE BLOUIN, membre président
DESMOND HALLISSEY, membre
LISE BERGERON, membre

MOTIFS DE LA DÉCISION

Le présent appel est interjeté aux termes de l'article 67 de la *Loi sur les douanes*¹ (la Loi) à l'égard d'une décision rendue par le sous-ministre du Revenu national pour les douanes et l'accise (le Sous-ministre) le 31 janvier 1990.

L'appelant vend des tapis au détail et au moyen d'un contrat d'entreprise, principalement dans la province du Manitoba, depuis 1974. Il est apparenté à la société E-Z Cut Incorporated (E-Z Cut), qui vend du matériel à découper les tapis, surtout aux États-Unis, depuis 1987. Ces deux entreprises sont la propriété exclusive de la même personne. Les 7 et 18 mai, et le 9 juin 1988, l'appelant a fait entrer au Canada un avion Piper Aerostar de modèle 601P, immatriculé aux États-Unis sous le numéro N3641Y (l'avion en cause). À ces dates, le représentant de l'appelant a déclaré que l'avion en cause appartenait à Exclusive Carpets, Inc. ou à E-Z Cut, Inc., ou aux deux, toutes deux des sociétés américaines. Les permis de Douanes Canada (les Douanes) qui autorisent l'importation temporaire aux termes du numéro tarifaire 9802.00.00 du *Tarif des douanes*² ont été émis pour chaque déclaration, avec la conviction qu'une société authentique existait aux États-Unis. Les agents des Douanes ont ouvert une enquête au sujet des déclarations et ont constaté que ces sociétés n'étaient pas enregistrées aux termes des lois des États-Unis et que l'adresse fournie correspondait à un casier postal appartenant à un courtier en douane de Pembina, dans le Dakota du Nord. Le 21 juin 1988, un représentant de l'appelant a présenté une déclaration en douane volontaire à l'égard de l'avion en cause et a payé la taxe de vente fédérale totalisant 22 767,23 \$. À ce moment, l'avion en cause a été classé dans le numéro tarifaire 8802.20.00. Le 28 juin 1988, une perquisition a été faite et l'avion a été saisi aux termes de l'article 110 de la Loi. Le 11 juillet 1988, une caution de 45 534,46 \$ a été versée en vue de libérer l'avion.

En réponse aux tentatives de l'appelant en vue d'obtenir le remboursement des sommes versées dans le cadre de la déclaration en douane volontaire portant sur l'avion en cause, le ministère du Revenu national (Revenu Canada) a demandé à l'appelant de prouver qu'une société était enregistrée aux États-Unis au moment où l'avion en cause a été importé. L'appelant a produit

1. L.R.C. (1985), ch. 1 (2^e suppl.).
2. L.R.C. (1985), ch. 41 (3^e suppl.).

un certificat de constitution en corporation daté du 25 juillet 1988. Revenu Canada a donc informé l'appelant qu'il maintenait le classement déjà établi, c'est-à-dire le numéro tarifaire 8802.20.00, que l'avion était taxable et que les taxes payées ne seraient pas remboursées.

Le 13 mars 1989, l'appelant a demandé le reclassement de l'avion en cause dans le numéro tarifaire 9802.00.00. Cette demande a été rejetée le 2 mai 1989. L'appelant a, par la suite, présenté une demande de réexamen du classement de l'avion en cause, aux termes de l'article 63 de la Loi. Cette demande a été rejetée par le Sous-ministre dans une décision rendue le 31 janvier 1990.

La question dans le présent appel consiste à déterminer si l'avion Piper Aerostar de modèle 601P, immatriculé aux États-Unis sous le numéro N3641Y, est plus correctement classé dans le numéro tarifaire 9802.00.00 à titre de «Moyens de transport importés temporairement par un résident du Canada aux fins de son propre transport international et non commercial et de celui des personnes qui l'accompagnent», comme l'a prétendu l'appelant, ou correctement classé dans le numéro tarifaire 8802.20.00, à titre d'«Avions et autres véhicules aériens, d'un poids à vide n'excédant pas 2 000 kg», comme l'a prétendu l'intimé.

L'appelant a convoqué un témoin, M. Alador Oze, président et propriétaire unique des sociétés Exclusive Carpets Ltd. et E-Z Cut. M. Oze a déclaré qu'au début de mai 1988, c'est-à-dire avant l'achat de l'avion en cause, il a communiqué avec un cabinet d'avocats de Grand Forks, dans le Dakota du Nord, et demandé la constitution en corporation de sociétés portant le même nom que celui de l'appelant et celui de E-Z Cut aux États-Unis. Il a convenu que les documents qui lui ont été présentés par l'avocat ont révélé que l'avion en cause avait été acheté aux environs du 2 mai 1988. Il a ajouté qu'en mai et juin 1988, il a utilisé l'avion en cause surtout pour effectuer des voyages d'affaires au nom de E-Z Cut, pour se rendre du Canada aux États-Unis. Il a révélé qu'en fait l'avion en cause a été acheté à cette fin, c'est-à-dire pour mousser les ventes de E-Z Cut aux États-Unis.

M. Oze a déclaré qu'il a pris les dispositions nécessaires pour payer la taxe d'accise après qu'un agent des Douanes eut communiqué avec lui en juin 1988 et l'eut informé que la taxe était due. Il a ajouté qu'à la suite de cette communication, il s'est adressé à un cabinet d'avocats du Dakota du Nord et a demandé aux avocats de lui fournir les documents de constitution en corporation des deux sociétés. Les avocats lui ont alors fait savoir que les sociétés n'avaient pas été constituées, sans toutefois lui en fournir les motifs. Ensuite, M. Oze a reçu lesdits documents qui confirmaient que les sociétés avaient été constituées aux termes des lois du Dakota du Nord, le 25 juillet 1988.

Au cours du contre-interrogatoire, M. Oze a déclaré que les deux sociétés américaines ont cessé d'exister en 1990. Il a précisé également que E-Z Cut exploite un bureau de vente à Naples, en Floride, depuis 1991. Pour ce qui est de la demande formulée à un cabinet d'avocats des États-Unis aux fins de la constitution des deux sociétés aux termes des lois du Dakota du Nord, M. Oze a révélé qu'il ne possédait aucun document indiquant la date d'une telle demande. Après avoir confirmé qu'il avait signé une «Convention d'achat d'avion» (CAA) le 25 avril 1988 à l'égard de l'avion en cause, M. Oze a expliqué que ce document ne représentait pas un acte de vente, mais plutôt une convention établissant le prix d'achat. Le témoin a ensuite confirmé que le

document intitulé «*Aircraft Bill of Sale*» (acte de vente d'un aéronef) à l'égard de l'avion en cause était daté du 2 mai 1988 et qu'il renfermait l'adresse d'une société portant le même nom que l'appelant, dans le Dakota du Nord. M. Oze a reconnu les documents confirmant qu'un montant correspondant au prix d'achat de l'avion en cause a été transféré le 2 mai 1988 de son compte à celui du vendeur, dans une banque de l'État de New York. Enfin, M. Oze a reconnu qu'il utilisait, de temps à autre, l'avion en cause au Canada, quoique très rarement, et qu'il ne dépassait pas le temps de vol nécessaire aux États-Unis pour que l'avion en cause soit immatriculé aux États-Unis.

Au cours du réinterrogatoire, M. Oze a déclaré que jusqu'au moment où il a payé les taxes en question, aucun document n'attestait que l'avion en cause avait été immatriculé au Canada.

L'avocat de l'appelant a amorcé son argumentation en insistant sur le fait que le Tribunal devrait s'attarder aux éléments de preuve relatifs aux événements survenus en mai, en juin et en juillet 1988. Il a précisé qu'aux termes du numéro tarifaire 9802.00.00, l'appelant devait établir que l'avion en cause était un moyen de transport importé temporairement par un résident du Canada aux fins de son propre transport international et non commercial et de celui des personnes qui l'accompagnent en utilisant ce même moyen de transport. L'avocat a fait valoir que le Tribunal doit se concentrer sur les intentions de l'appelant au sujet de l'utilisation et de l'immatriculation de l'avion en cause au moment de l'achat. Il a déclaré que l'appelant n'avait pour seul but que de mousser ses ventes partout aux États-Unis. Il a ajouté que les documents relatifs à l'achat et à l'immatriculation de l'avion en cause révèlent que l'appelant avait l'intention d'immatriculer l'avion au nom d'une société américaine, comme en fait foi l'adresse figurant sur la CAA, c'est-à-dire le Dakota du Nord.

Selon l'avocat, les éléments de preuve déposés révèlent qu'au moment de l'achat de l'avion, l'appelant avait déjà communiqué avec un cabinet d'avocats des États-Unis pour demander la constitution en corporation des sociétés selon les lois du Dakota du Nord; il croyait que des mesures avaient été prises en ce sens et il en est demeuré persuadé en mai et en juin 1988. Pour ce qui est du retard dans la constitution en corporation des sociétés aux États-Unis, l'avocat a déclaré qu'il se peut que le cabinet d'avocats des États-Unis n'ait pas compris qu'il s'agissait d'une affaire urgente et il a ajouté que l'appelant avait vraiment l'intention de faire constituer ces sociétés en corporation, car il a poursuivi le processus de constitution en corporation même après avoir payé la taxe, le 21 juin 1988. L'avocat a fait remarquer que si un cabinet d'avocats américain avait constitué les sociétés en corporation en mai ou en juin 1988, la présente affaire ne serait pas en litige parce que lorsque les agents des Douanes ont effectué une recherche au sujet de l'immatriculation, ils auraient découvert l'existence de ces sociétés. En outre, l'avocat a fait valoir que les instructions données par M. Oze devraient être considérées comme un contrat valable passé avant la constitution en corporation et que toutes les mesures prises aux États-Unis par ces sociétés avant leur enregistrement devraient être considérées comme étant des mesures ayant force obligatoire. L'avocat a déclaré également que M. Oze a fourni des éléments de preuve cohérents au Sous-ministre, et au Tribunal pendant son témoignage.

L'avocat de l'intimé a rappelé d'abord au Tribunal que même si les marchandises importées dans les numéros tarifaires proposés bénéficient de la franchise des droits de douane, ce n'est qu'une importation dans le numéro tarifaire 9802.00.00 qui permettrait d'exonérer l'avion en cause du paiement de la taxe d'accise. En d'autres termes, bien que la présente affaire porte sur

le classement tarifaire, elle n'a pas trait à l'application de droits de douane. Pour ce qui est du numéro tarifaire 8802.20.00, l'avocat a fait remarquer que ce numéro tarifaire porte uniquement sur les avions d'un poids à vide n'excédant pas 2 000 kg et qu'il est reconnu que l'avion en cause correspond à cette description; par conséquent, si l'avion en cause ne peut être assujéti au numéro tarifaire 9802.00.00, il est visé par le numéro tarifaire 8802.20.00.

Pour interpréter le libellé du numéro tarifaire 9802.00.00, l'avocat s'est reporté au *Règlement sur l'importation temporaire de moyens de transport par des résidents du Canada*³ (le Règlement). L'article 3 du Règlement énonce certaines conditions aux termes desquelles un moyen de transport peut être importé. L'avocat de l'intimé a fait valoir que des quatre premiers alinéas de l'article 3, seul l'alinéa *d*) pourrait s'appliquer à l'affaire en litige. Avant d'examiner l'alinéa *3d*), qui porte sur un «travailleur migrant», l'avocat a fait remarquer que les alinéas *3f*) et *g*) devraient également être respectés et que, dans l'affaire en l'espèce, ils ne l'ont pas été parce que l'avion en cause était encore entreposé et immatriculé à Winnipeg, au Manitoba, ce qui indique qu'il ne peut être considéré comme étant importé temporairement. Pour ce qui est de l'alinéa *3d*), l'avocat a déclaré que M. Oze ne satisfaisait pas aux trois définitions de «travailleur migrant», parce qu'il n'était pas employé par un employeur ayant son lieu d'affaires aux États-Unis et qu'il n'était pas un travailleur migrant visé par ces définitions.

L'avocat de l'intimé a examiné ensuite certaines preuves documentaires présentées à l'audience. Il a fait valoir que la CAA portant la date du 25 avril 1988 a été conclue non seulement avant la date à laquelle M. Oze a déclaré qu'il avait donné ses instructions au cabinet d'avocats aux États-Unis, mais aussi bien avant que les sociétés américaines aient été véritablement constituées en corporation. L'avocat a fait remarquer que M. Oze n'a pu fournir de preuve au sujet de la première question, outre le fait qu'il se rappelle avoir donné ses instructions au début de mai 1988. L'avocat a de plus signalé que ces sociétés américaines n'existaient plus et que les activités exercées en Floride relèvent de E-Z Cut et d'aucune autre société américaine. Enfin, l'avocat a ajouté à sa déclaration antérieure au sujet de la nature temporaire des marchandises importées dans le numéro tarifaire 9802.00.00 en déclarant que ce numéro tarifaire portait précisément sur les marchandises importées à des fins très précises et qu'il n'autorisait que les déplacements entre des points bien précis. Il a fait valoir que les mesures prises par l'appelant ne pouvaient être considérées comme conformes à ces exigences.

Dans sa réponse, l'avocat de l'appelant a soutenu que les alinéas *3f*) et *g*) du Règlement ne devraient pas être considérés comme des exigences qui s'ajoutent à celles énoncées aux alinéas *3a*) à *d*); en fait, il suffit de se conformer à l'un des alinéas *3a*) à *g*) pour être déclaré admissible. L'avocat a affirmé que l'appelant est manifestement un «travailleur migrant» aux termes de l'alinéa *3d*). À son avis, M. Oze représente, aux termes de l'alinéa *b*) de la définition de l'expression «travailleur migrant» énoncée à l'article 2 du Règlement, «un résident qui travaille à son compte pour un commerce ayant son lieu d'affaires aux États-Unis et qui utilise un moyen de transport, sur lequel les droits n'ont pas été acquittés, pour ses affaires et ses déplacements entre son lieu d'affaires et sa résidence». Pour ce qui est de la CAA, l'avocat a laissé entendre que le fait que cette convention ait été conclue au nom d'une société canadienne ne devrait pas être

3. DORS/82-840, le 7 septembre 1982, *Gazette du Canada* Partie II, vol. 116, n° 18 à la p. 3075.

contraire aux éléments de preuve selon lesquels l'appelant avait l'intention, s'il parvenait à conclure une transaction, d'immatriculer l'avion en cause au nom d'une société américaine. L'avocat a déclaré que ce point de vue s'appuie sur le fait que l'acte de vente était destiné à une société des États-Unis. Il a prétendu que ce document devrait également être considéré comme corroborant le témoignage de M. Oze en ce qui touche les instructions données au cabinet d'avocats des États-Unis. Par ailleurs, l'avocat a ajouté que le Tribunal ne devrait pas permettre que les observations de l'avocat de l'intimé au sujet du sort ultérieur des sociétés américaines obscurcissent les éléments de preuve au sujet de la situation observée en mai et en juin 1988. Enfin, l'avocat a fait valoir que les éléments de preuve révèlent que l'avion en cause a été utilisé à des fins d'affaires en 1988 et qu'il continue de l'être à l'heure actuelle.

Le Tribunal est d'avis que l'avion en cause est correctement classé dans le numéro tarifaire 8802.20.00 à titre d'«Avions et autres véhicules aériens, d'un poids à vide n'excédant pas 2 000 kg». Pour justifier cette conclusion, le Tribunal fait remarquer que l'article 3 du Règlement précise les modalités aux termes desquelles un moyen de transport peut être considéré comme importé aux fins de l'application du *Tarif des douanes*. L'avocat de l'appelant a soutenu que son client a respecté les exigences de l'alinéa 3d) à titre de «travailleur migrant» et qu'il devrait être considéré comme tel aux termes de l'alinéa b) de la définition de cette expression énoncée à l'article 2 du Règlement. Le Tribunal fait remarquer que pour satisfaire aux exigences de l'alinéa b) de la définition de l'expression «travailleur migrant», l'appelant devait prouver que M. Oze «[travaillait] pour un commerce ayant son lieu d'affaires aux États-Unis» au moment de l'importation de l'avion en cause et que ce dernier a été utilisé par M. Oze pour «ses déplacements entre son lieu d'affaires et sa résidence». Le Tribunal n'est pas convaincu que les éléments de preuve déposés satisfont à l'une ou l'autre de ces conditions.

Pour ce qui est de la première condition, le Tribunal est d'avis que les éléments de preuve qui lui ont été remis révèlent qu'au moment de l'importation, le commerce exploité aux États-Unis était E-Z Cut, une société constituée en corporation au Manitoba et dont le siège social et la plupart, sinon la totalité, des employés étaient situés à Winnipeg, au Manitoba en 1988. En d'autres termes, les éléments de preuve ne révèlent pas qu'un commerce exploité par l'appelant avait «son lieu d'affaires» aux États-Unis. De l'avis du Tribunal, le fait que les sociétés qui ont finalement été constituées en corporation aux termes des lois du Dakota du Nord ne l'étaient pas au moment où l'avion en cause a été importé et le fait qu'il n'existe aucune preuve de commerce ayant véritablement son lieu d'affaires dans le Dakota du Nord à ce moment confirment cette conclusion.

Ce dernier point porte également sur la deuxième condition de la définition de l'expression «travailleur migrant», à savoir que l'avion en cause a été utilisé par l'appelant pour «ses déplacements entre son lieu d'affaires et sa résidence». Le Tribunal croit que cette expression ne peut désigner tout endroit aux États-Unis. Elle doit plutôt être comprise comme désignant un endroit ou des endroits précis en rapport avec les activités du commerce aux États-Unis. Vu que le Tribunal a conclu que, dans la présente cause, aucun commerce n'a son lieu d'affaires aux États-Unis, il ne peut être prétendu que l'appelant se déplaçait entre un lieu d'affaires aux États-Unis et sa résidence. En outre, même si le Tribunal avait conclu que l'appelant exploitait un commerce ayant son lieu d'affaires aux États-Unis et que le «lieu d'affaires» était au Dakota du Nord, il n'a pas été prouvé que l'avion en cause a été utilisé pour des déplacements entre un endroit au Dakota du Nord et la résidence de M. Oze dans le cadre de son commerce.

Enfin, pour ce qui est de l'allégation de l'avocat de l'appelant, à savoir que les alinéas 3f) et g) du Règlement ne devraient pas être interprétés comme des exigences qui s'ajoutent à celles des alinéas 3a) à d), le Tribunal convient avec l'avocat de l'intimé que les alinéas 3f) et g) (de même que l'alinéa 3e)) constituent des exigences distinctes de celles énoncées aux alinéas 3a) à d) et, que de ce fait, ils doivent être respectés pour qu'un moyen de transport satisfasse aux dispositions du numéro tarifaire 9802.00.00. Bien que le Tribunal n'ait pas eu à tenir compte de ces facteurs en raison de la décision relative aux éléments ci-devant, il ajoute qu'à son avis les éléments de preuve qui lui ont été présentés ne lui permettent pas de conclure que l'appelant s'est conformé aux dispositions de l'article 3 du Règlement.

En conséquence, l'appel est rejeté.

Michèle Blouin

Michèle Blouin

Membre président

Desmond Hallissey

Desmond Hallissey

Membre

Lise Bergeron

Lise Bergeron

Membre