



Ottawa, le mardi 24 janvier 1995

Appel n° AP-94-005

EU ÉGARD À un appel entendu le 9 septembre 1994 aux termes de l'article 67 de la *Loi sur les douanes*, L.R.C. (1985), ch. 1 (2<sup>e</sup> suppl.);

ET EU ÉGARD À des décisions rendues par le sous-ministre du Revenu national le 14 mars 1994 concernant des demandes de réexamen aux termes de l'article 63 de la *Loi sur les douanes*.

**ENTRE**

**SCHRADER AUTOMOTIVE INC.**

**Appelant**

**ET**

**LE SOUS-MINISTRE DU REVENU NATIONAL**

**Intimé**

**DÉCISION DU TRIBUNAL**

L'appel est admis.

Lise Bergeron

Lise Bergeron  
Membre président

Charles A. Gracey

Charles A. Gracey  
Membre

Robert C. Coates, c.r.

Robert C. Coates, c.r.  
Membre

Michel P. Granger

Michel P. Granger  
Secrétaire

**RÉSUMÉ OFFICIEUX**

**Appel n° AP-94-005**

**SCHRADER AUTOMOTIVE INC.**

**Appelant**

et

**LE SOUS-MINISTRE DU REVENU NATIONAL**

**Intimé**

*Le présent appel est interjeté aux termes de l'article 67 de la Loi sur les douanes à l'égard de décisions rendues par le sous-ministre du Revenu national. La question en litige dans le présent appel consiste à déterminer si des valves à pneus et des mandrins à air sont correctement classés dans le numéro tarifaire 8481.80.91 à titre d'articles actionnés à la main pour tuyauteries, chaudières, réservoirs, cuves ou contenants similaires, comme l'a établi l'intimé, ou s'ils doivent être classés dans le numéro tarifaire 8481.30.90 à titre d'autres clapets et soupapes de retenue, comme l'a soutenu l'appelant.*

**DÉCISION :** *L'appel est admis. Le Tribunal conclut que les marchandises en cause doivent être classées dans le numéro tarifaire 8481.30.90 à titre d'autres clapets et soupapes de retenue. Le Tribunal est d'avis que les marchandises en cause correspondent à la définition générale des clapets de retenue puisqu'elles limitent automatiquement la circulation d'un produit dans une direction et empêchent la circulation dans l'autre direction. Les marchandises en cause permettent la circulation de l'air dans un contenant et empêchent cet air de s'échapper, à moins que le plongeur ne soit enfoncé. De l'avis du Tribunal, les marchandises en cause permettent ainsi la circulation de l'air dans une direction et empêchent la circulation dans l'autre direction.*

*La valve à pneus fonctionne de manière que l'air ne peut y pénétrer que si le plongeur est enfoncé. Le Tribunal est d'avis que, lorsque le plongeur est relâché et que le mécanisme à ressort dont il est muni maintient la valve fermée pour empêcher l'air de s'échapper, le mécanisme à ressort fonctionne automatiquement et n'est pas actionné à la main. Ce point de vue est confirmé dans les Notes explicatives du Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises de la position n° 84.81, qui prévoient que les marchandises classées dans cette position peuvent être actionnées par «un dispositif de déclenchement automatique, tel que ressort». Le Tribunal conclut en outre que, puisqu'un instrument est habituellement requis pour enfoncer le plongeur de la valve à pneus, celle-ci est en fait actionnée par la pression qu'exerce cet instrument sur le plongeur.*

*Le Tribunal estime que les mandrins à air sont des raccords puisqu'ils relient deux objets, plus précisément, une valve à pneus et une conduite d'air reliée à un réservoir d'air comprimé. Par conséquent, les mandrins à air sont expressément exclus de la désignation à titre de clapets et de soupapes de retenue actionnés à la main et doivent être classés à titre d'autres clapets et soupapes de retenue.*

Lieu de l'audience : Ottawa (Ontario)  
Date de l'audience : Le 9 septembre 1994  
Date de la décision : Le 24 janvier 1995



**Appel n° AP-94-005**

**SCHRADER AUTOMOTIVE INC.**

**Appelant**

et

**LE SOUS-MINISTRE DU REVENU NATIONAL**

**Intimé**

TRIBUNAL : LISE BERGERON, membre président  
CHARLES A. GRACEY, membre  
ROBERT C. COATES, c.r., membre

**MOTIFS DE LA DÉCISION**

Le présent appel est interjeté aux termes de l'article 67 de la *Loi sur les douanes*<sup>1</sup> (la Loi) à l'égard de décisions rendues par le sous-ministre du Revenu national. La question en litige dans le présent appel consiste à déterminer si des valves à pneus et des mandrins à air sont correctement classés dans le numéro tarifaire 8481.80.91 de l'annexe I du *Tarif des douanes*<sup>2</sup> à titre d'articles actionnés à la main pour tuyauteries, chaudières, réservoirs, cuves ou contenants similaires, comme l'a établi l'intimé, ou s'ils doivent être classés dans le numéro tarifaire 8481.30.90 à titre d'autres clapets et soupapes de retenue, comme l'a soutenu l'appelant.

Les dispositions pertinentes de l'annexe I du *Tarif des douanes* sont les suivantes :

- 84.81 *Articles de robinetterie et organes similaires pour tuyauteries, chaudières, réservoirs, cuves ou contenants similaires, y compris les détendeurs et les vannes thermostatiques.*
- 8481.30 *-Clapets et soupapes de retenue*
- 8481.30.10 *---Actionnés à la main (à l'exception des clapets et soupapes de retenue à engrenage multiple, à chaîne ou à poulie, des raccords munis de dispositifs de robinetterie avec soupapes)*
- 8481.30.90 *---Autres*
- 8481.80 *-Autres articles de robinetterie et organes similaires*

---

1. L.R.C. (1985), ch. 1 (2<sup>e</sup> suppl.).  
2. L.R.C. (1985), ch. 41 (3<sup>e</sup> suppl.).

---Autres :

8481.80.91 ----Actionnés à la main (sauf d'autres articles de robinetterie et organes similaires à engrenage multiple, à chaîne ou à poulie, des raccords munis de dispositifs de robinetterie avec soupapes)

8481.80.99 ----Autres

M. Alain Vallet-Sandre, gestionnaire des ventes de Schrader Automotive Inc. pour le Canada, a comparu pour le compte de l'appelant. Il a expliqué que les valves à pneus en cause sont composées d'une tige externe en caoutchouc, munie d'un bouchon à visser, à l'intérieur de laquelle on trouve un noyau composé d'un plongeur à ressort et d'un siège à clapet. Les valves à pneus permettent à l'air de pénétrer dans l'enveloppe du pneu lorsque le plongeur est enfoncé, et cet air ne peut s'échapper que si le plongeur est enfoncé de nouveau, annulant l'effet du mécanisme à ressort. Selon M. Vallet-Sandre, conformément aux normes de conception, de fabrication et d'assemblage des valves à pneus, la tête du plongeur et l'ouverture de la valve doivent affleurer. Par conséquent, il faut habituellement utiliser un dispositif pour enfoncer le plongeur. Les valves à pneus sont installées dans les roues de véhicules automobiles et de camions, les réservoirs et d'autres contenants dans lesquels des gaz ou des liquides sont injectés sous pression. À son avis, une fois les valves à pneus fixées à la roue pour permettre à l'air de pénétrer dans le pneu et l'empêcher de s'en échapper, elles deviennent un composant à demeure des pneus.

En ce qui a trait aux mandrins à air, M. Vallet-Sandre a déclaré qu'ils se fixent au moyen du filetage des tiges des valves à pneus pour [traduction] «enfoncer le noyau et le sceller contre l'ouverture de la valve pour que cette dernière laisse pénétrer l'air comprimé dans le pneu<sup>3</sup>». Même si les mandrins à air sont vendus séparément des valves à pneus, leur conception répond à une norme universelle pour pouvoir être montés sur les valves à pneus. Les mandrins à air en cause, plus précisément les modèles clipables n<sup>os</sup> 5265 et 6739, sont utilisés de concert avec des manomètres de gonflage ou d'autres dispositifs fonctionnant sous pression, comme les machines à monter les pneus.

Lors du contre-interrogatoire, M. Vallet-Sandre a déclaré que, dans le cours de leur utilisation normale, les valves à pneus en cause ne réagissent pas directement aux écarts de pression de l'air et que le plongeur doit être enfoncé à la main. Il a également reconnu que les valves à pneus et les mandrins à air laissent l'air s'échapper si le plongeur est enfoncé. Enfin, M. Vallet-Sandre a affirmé que, selon lui, un clapet de retenue est un dispositif qui permet à un produit, par exemple un fluide ou de l'air, de circuler dans une direction pour remplir un objet, puis de l'y enfermer.

Le Tribunal a accepté le témoin de l'intimé, M. Andrzej Bogdanowicz, comme un expert en conception des systèmes mécaniques, et plus particulièrement, des réseaux de tuyauteries d'air comprimé. M. Bogdanowicz a déclaré que les réseaux de tuyauteries d'air comprimé sont munis de valves à air analogues à des valves à pneus au plan de leurs caractéristiques physiques et de leur fonctionnement mécanique. Il a décrit une valve à pneus comme une [traduction] «valve d'isolement à ressort». La valve est ouverte ou fermée au moyen du mécanisme à ressort que l'on actionne à la main en enfonçant le plongeur. Lorsque le plongeur est enfoncé, l'air peut circuler dans l'une ou l'autre direction selon la pression. Si la pression à l'intérieur du pneu est plus élevée qu'à l'extérieur, l'air s'échappera du pneu. Si la pression

---

3. *Transcription de l'audience publique* à la p. 18.

extérieure est plus élevée, comme dans le cas d'un boyau à air comprimé, l'air pénétrera dans le pneu. Il a partagé l'avis du représentant de l'appelant selon lequel la valve à pneus constitue un accessoire pour pneu.

Traitant précisément des mandrins à air, M. Bogdanowicz a déclaré qu'ils présentent des caractéristiques similaires à celles des valves à pneus en ce qu'ils permettent à l'air de circuler selon l'écart de pression. Si la pression à l'intérieur de la canalisation est plus élevée, les mandrins à air sont munis de disques qui empêchent l'air de circuler. Toutefois, si la pression est plus élevée à l'extérieur de la canalisation, les mandrins à air n'empêcheront pas l'air de pénétrer dans la canalisation.

Pour ce qui est de savoir si les mandrins à air sont des raccords, M. Bogdanowicz a défini un raccord comme un dispositif ou un appareil mécanique servant à réunir au moins deux pièces. Il a affirmé que le clip présentant un filetage sur un côté et le clip lui-même sur l'autre côté constituent un raccord puisque cet assemblage permet de relier le mandrin à air à la tige de la valve à pneus. À son avis, le mandrin à air lui-même n'est pas un raccord, mais un raccord muni d'un dispositif de robinetterie avec soupape. Lors du contre-interrogatoire, il a toutefois reconnu que la valve à pneus et le mandrin à air sont conçus pour fonctionner comme un tout.

M. Bogdanowicz a défini, de façon générale, un clapet de retenue comme un clapet qui assure la circulation dans une direction et empêche la circulation dans l'autre direction. Il a cité deux définitions de l'expression «*check valve*» (clapet de retenue) et a déclaré qu'à son avis, ni les valves à pneus ni les mandrins à air ne correspondent à ces définitions. Selon la première définition, tirée du dictionnaire *Webster's New Twentieth Century Dictionary of the English Language*, ce dispositif est une «*valve that permits water, etc. to flow only in one direction and prevents a return flow*<sup>4</sup>» ([traduction] soupape permettant à l'eau, par exemple, de circuler dans une direction et en empêche le retour en arrière). Selon M. Bogdanowicz, l'eau est habituellement le produit dont la circulation est commandée par ce type de clapet. M. Bogdanowicz a déclaré que, même si les valves à pneus et les mandrins à air présentent les caractéristiques d'un clapet de retenue, ils permettent à l'air de circuler dans plus d'une direction lorsque le plongeur est enfoncé et ne peuvent donc être assimilés à des clapets de retenue.

Selon la deuxième définition, tirée du dictionnaire *McGraw-Hill Dictionary of Scientific and Technical Terms*, l'expression «*check valve*» désigne un «*device for automatically limiting flow in a piping system to a single direction*<sup>5</sup>» ([traduction] dispositif qui limite automatiquement l'écoulement dans un réseau de tuyauteries en une seule direction). D'après M. Bogdanowicz, les valves à pneus et les mandrins à air ne limitent pas automatiquement la circulation de l'air. La circulation de l'air dans les valves à pneus et les mandrins à air est limitée par l'action du mécanisme à ressort qui s'ouvre et se ferme sous l'effet d'une pression exercée à la main sur le plongeur, alors que l'ouverture et la fermeture d'un clapet de retenue sont commandées automatiquement par les changements de pression. En réponse aux questions du Tribunal, M. Bogdanowicz a convenu que le mécanisme à ressort assurant la fermeture des valves à pneus et des mandrins à air est automatique, mais qu'il est actionné à la main puisqu'il faut exercer une pression sur le plongeur pour dégonfler ou gonfler un pneu.

Lors du contre-interrogatoire, M. Bogdanowicz a reconnu qu'un objet peut être introduit à la main dans un clapet de retenue de sorte que ce dernier ne soit plus étanche et assure la circulation du produit dans

---

4. Deuxième éd., New York, Simon & Schuster, 1979 à la p. 308.

5. Quatrième éd., McGraw-Hill Book Company, 1989 à la p. 334.

l'autre direction. Il a toutefois ajouté qu'en raison de sa conception, le clapet de retenue n'est pas destiné à fonctionner de cette manière et qu'à son avis, un clapet de retenue actionné à la main n'existe pas.

Dans sa plaidoirie, le représentant de l'appelant a soutenu que les valves à pneus et les mandrins à air doivent être classés à titre de clapets de retenue, et plus particulièrement, à titre d'autres raccords dans le numéro tarifaire 8481.30.90. Il a décrit un clapet de retenue comme étant une soupape automatique conçue pour laisser circuler un produit dans une seule direction. À son avis, les valves à pneus correspondent à cette description puisqu'elles permettent à l'air de pénétrer dans l'enveloppe d'un pneu et l'empêchent ensuite de s'échapper. Il a déclaré que les mandrins à air correspondent également à cette description puisqu'ils servent à contenir de l'air sous pression dans le boyau jusqu'à ce que l'on enfonce la tige pour laisser l'air s'échapper.

À l'appui de son affirmation selon laquelle les valves à pneus et les mandrins à air sont des raccords, le représentant de l'appelant a cité les définitions suivantes des termes «*connective*» et «*coupling*» (raccord) tirées du dictionnaire *Webster's New School and Office Dictionary* :

*connective ... able to connect ... that which connects*<sup>6</sup>

([Traduction] capable de relier[...] ce qui relie)

*coupling ... a device for joining two things or parts*<sup>7</sup>

([Traduction] dispositif servant à réunir deux objets ou deux pièces).

Il s'est également reporté au témoignage de M. Bogdanowicz, qui a déclaré qu'une valve à pneus était un accessoire, qu'il a défini en ces termes : «*part used for linking or adapting other units*<sup>8</sup>» ([traduction] pièce servant à relier ou à adapter deux unités). Il a fait valoir que les valves à pneus et les mandrins à air peuvent être reliés entre eux ou à d'autres objets. Plus particulièrement, il a soutenu que les mandrins à air relient une canalisation d'air et un pneu.

Le représentant de l'appelant a fait valoir que les valves à pneus et les mandrins à air ne sont pas «actionnés à la main». Pour illustrer sa thèse, il a cité l'exemple d'une batterie d'automobile et a expliqué qu'une automobile ne fonctionne pas au moyen d'une batterie. En fait, la batterie alimente le démarreur, qui fait tourner le moteur du véhicule. Par analogie, a-t-il soutenu, à l'instar de la batterie d'une automobile, c'est le mécanisme à ressort qui actionne le clapet.

Enfin, le représentant de l'appelant a soutenu que les valves à pneus et les mandrins à air doivent être classés selon leur utilisation principale. Il s'est reporté à la Note 7 du Chapitre 84 de l'annexe I du *Tarif des douanes*, qui est rédigée comme suit :

*[L]es machines à utilisations multiples sont classées à la position visant leur utilisation principale.*

---

6. Greenwich, Fawcett Publications, 1960 à la p. 169.

7. *Ibid.* à la p. 180.

8. *Ibid.* à la p. 277.

En se fondant sur cette disposition, il a fait valoir que les valves à pneus et les mandrins à air doivent être classés suivant leur utilisation principale, soit l'introduction d'air dans un pneu.

L'avocate de l'intimé a soutenu que les valves à pneus sont correctement classées dans le numéro tarifaire 8481.80.91 à titre d'articles de robinetterie et d'organes similaires actionnés à la main et que les mandrins à air, et plus précisément ceux des modèles n<sup>os</sup> 5265 et 6739, sont des raccords et sont donc correctement classés dans la sous-position n<sup>o</sup> 8481.80 à titre d'autres articles de robinetterie et organes similaires.

En se fondant sur le témoignage de M. Bogdanowicz, l'avocate de l'intimé a soutenu que, pour qu'un clapet soit considéré comme un clapet de retenue, il doit limiter automatiquement la circulation d'un fluide dans une direction. Elle a soutenu que les valves à pneus et les mandrins à air ne sont pas des clapets de retenue puisqu'ils ne s'ouvrent et ne se ferment pas automatiquement. Ils réagissent plutôt à des forces extérieures et permettent à l'air de circuler dans deux directions. L'avocate a déclaré que pour assurer l'ouverture et la fermeture de la valve à pneus, une pression doit être exercée à la main sur le plongeur qui actionne à son tour le mécanisme à ressort. Pendant le gonflage du pneu, la valve à pneus est ouverte et de l'air sous pression pénètre dans le pneu. Pendant le dégonflage, la valve à pneus est ouverte pour laisser l'air sous pression s'échapper. Le mandrin à air permet à l'air de circuler dans les deux directions à moins qu'il ne soit fermé manuellement.

Pour déterminer le classement approprié des valves à pneus et des mandrins à air en cause, le Tribunal s'inspire de l'article 10 du *Tarif des douanes*, qui prévoit que le classement des marchandises est effectué conformément aux *Règles générales pour l'interprétation du Système harmonisé*<sup>9</sup> (les Règles générales) et aux *Règles canadiennes*<sup>10</sup>. La Règle 1 des Règles générales prévoit que le classement des marchandises est déterminé «d'après les termes des positions et des Notes de Sections ou de Chapitres». La Règle 1 des *Règles canadiennes* stipule que le classement des marchandises dans les numéros tarifaires d'une sous-position ou d'une position est déterminé d'après les termes de ces numéros tarifaires et des Notes supplémentaires ainsi que, *mutatis mutandis*, d'après les Règles générales. La question en litige dans le présent appel porte non pas sur la position appropriée, mais sur la sous-position appropriée et, par conséquent, sur le choix du numéro tarifaire figurant à la position n<sup>o</sup> 84.81. Par conséquent, pour établir le classement des valves à pneus et des mandrins à air en cause, le Tribunal a appliqué les Règles générales aux termes des sous-positions, puis aux numéros tarifaires de la position n<sup>o</sup> 84.81.

En application de la Règle 1 des Règles générales, le Tribunal a examiné les termes des sous-positions et des Notes de Sections ou de Chapitres. Après avoir examiné la valve à pneus et le mandrin à air déposés comme pièces à l'audience, de même que les éléments de preuve et les arguments des deux parties, le Tribunal est convaincu que les valves à pneus et les mandrins à air en cause doivent être classés dans la sous-position n<sup>o</sup> 8481.30 à titre de clapets et soupapes de retenue.

Le Tribunal accepte la définition d'un clapet de retenue fournie par M. Bogdanowicz, c'est-à-dire un clapet qui limite automatiquement la circulation d'un produit dans une direction et empêche la circulation dans l'autre direction. Le Tribunal ne partage toutefois pas les conclusions tirées par M. Bogdanowicz et estime que les valves à pneus et les mandrins à air correspondent à cette définition générale. Les valves à pneus et les mandrins à air sont conçus pour permettre la circulation de l'air dans un contenant, comme un

---

9. *Supra*, note 2, annexe I.

10. *Ibid.*

pneu. Une fois que la pression de l'air à l'intérieur du contenant a atteint le niveau désiré, les valves à pneus et les mandrins à air se referment automatiquement, emprisonnant l'air dans le contenant. Les valves à pneus et les mandrins à air permettent à l'air de pénétrer dans le contenant, puis le mécanisme à ressort dont ils sont munis empêchent cet air de s'échapper à moins que le plongeur ne soit enfoncé à la main. De l'avis du Tribunal, ils permettent ainsi la circulation de l'air dans une direction et empêchent la circulation dans l'autre direction.

La valve à pneus fonctionne de manière que l'air ne peut la traverser que si le plongeur est enfoncé. Le Tribunal est d'avis que, lorsque le plongeur est relâché et que le mécanisme à ressort dont il est muni maintient la valve fermée pour empêcher l'air de s'échapper, ce mécanisme à ressort fonctionne automatiquement et n'est pas actionné à la main. Ce point de vue est confirmé dans les *Notes explicatives du Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises*<sup>11</sup> de la position n° 84.81, qui prévoient que les marchandises qui y sont classées peuvent être actionnées par «un dispositif de déclenchement automatique, tel que ressort». Le Tribunal conclut en outre que, puisqu'un instrument est habituellement requis pour enfoncer le plongeur de la valve à pneus, celle-ci est en fait actionnée par la pression qu'exerce cet instrument sur le plongeur.

Le Tribunal n'a pas à déterminer si les mandrins à air sont actionnés à la main puisque, à son avis, ils sont des raccords expressément exclus du numéro tarifaire 8481.30.10. Le Tribunal admet que, selon sa définition courante et ordinaire, un raccord est un dispositif servant à réunir deux objets, comme l'a suggéré le représentant de l'appelant. Sur la foi des descriptions de l'utilisation des mandrins à air fournies par les témoins et de son propre examen de ces dispositifs, le Tribunal est convaincu que les mandrins à air servent à réunir deux objets et, plus particulièrement, qu'ils servent le plus souvent à assurer l'assemblage d'une valve à pneus et d'une conduite d'air reliée à un réservoir d'air sous pression.

Par conséquent, l'appel est admis.

Lise Bergeron

Lise Bergeron

Membre président

Charles A. Gracey

Charles A. Gracey

Membre

Robert C. Coates, c.r.

Robert C. Coates, c.r.

Membre

---

11. Conseil de coopération douanière, 1<sup>re</sup> éd., Bruxelles, 1986.