



Tribunal canadien du
commerce extérieur

Canadian International
Trade Tribunal

TRIBUNAL CANADIEN
DU COMMERCE
EXTÉRIEUR

Appels

DÉCISION ET MOTIFS

Appel n° AP-2017-031

C. Keay Investments Ltd. s/n
Ocean Trailer Rentals

c.

Président de l'Agence des services
frontaliers du Canada

*Décision et motifs rendus
le mardi 15 mai 2018*

TABLE DES MATIÈRES

DÉCISION.....	i
EXPOSÉ DES MOTIFS	1
INTRODUCTION	1
HISTORIQUE DE LA PROCÉDURE	1
QUESTIONS PRÉLIMINAIRES.....	2
Qualification des témoins experts.....	2
Production tardive de la preuve photographique	5
Témoignage narratif.....	5
DESCRIPTION DES MARCHANDISES EN CAUSE.....	6
CADRE LÉGISLATIF.....	7
Étapes du classement tarifaire.....	7
Nomenclature tarifaire et notes pertinentes	8
POSITION DES PARTIES.....	10
Ocean Trailer	10
ASFC.....	11
ANALYSE.....	13
Caractéristiques essentielles	13
Opération de montage par rapport à opération d’ouvraison	18
Position, sous-position et numéro tarifaire	19

EU ÉGARD À un appel entendu le 27 mars 2018, en vertu 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 président de l'Agence des services frontaliers du Canada le 27 juin 2017, concernant un différend aux termes du paragraphe 60(4) de la *Loi sur les douanes*.

ENTRE

C. KEAY INVESTMENTS LTD. S/N OCEAN TRAILER RENTALS

Appelante

ET

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

Intimé

DÉCISION

L'appel est rejeté.

Serge Fréchette
Serge Fréchette
Membre président

Lieu de l'audience : Ottawa (Ontario)
Date de l'audience : le 27 mars 2018

Membre du Tribunal : Serge Fréchette, membre président

Personnel de soutien : Dustin Kenall, conseiller juridique

PARTICIPANTS :**Appelante**

C. Keay Investments Ltd. s/n Ocean Trailer Rentals

Conseiller/représentant

Barb Miller

Intimé

Président de l'Agence des services frontaliers du Canada

Conseiller/représentant

Gabrielle White

TÉMOINS :

Darryl Chafe
Agent de liaison auprès de CIMC Vehicles Group Co., Ltd. et des FEO
Ocean Trailer Rentals

Jamie Derby
Estimateur en chef
Ocean Trailer Rentals

Kirsten Selby
Gestionnaire en matière de conformité
Expert Customs Brokers

Derek Quinn
Directeur, entretien et équipement
TransX Group

Veillez adresser toutes les communications au :

Greffier
Secrétariat du Tribunal canadien du commerce extérieur
15^e étage
333, avenue Laurier Ouest
Ottawa (Ontario) K1A 0G7

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

EXPOSÉ DES MOTIFS

INTRODUCTION

1. Le présent appel a été interjeté par C. Keay Investments Ltd. s/n Ocean Trailer Rentals (Ocean Trailer) auprès du Tribunal canadien du commerce extérieur (le Tribunal), aux termes du paragraphe 67(1) de la *Loi sur les douanes*¹, à l'égard d'une décision rendue le 27 juin 2017 par le président de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC), aux termes du paragraphe 60(4), concernant des demandes de révision du classement tarifaire.

2. La question en litige dans le présent appel consiste à savoir si certains modèles de châssis de remorques porte-conteneurs (les marchandises en cause) doivent être classées dans le numéro tarifaire 8716.39.30 à titre d'autres remorques et semi-remorques pour tracteurs routiers ou pour véhicules automobiles pour le transport de marchandises, comme l'a déterminé l'ASFC, ou dans le numéro tarifaire 8716.90.30 à titre de parties devant servir à la fabrication des remorques et semi-remorques, comme le soutient Ocean Trailer.

HISTORIQUE DE LA PROCÉDURE

3. Entre 2012 et 2014, Ocean Trailer a importé les marchandises en cause dans le numéro tarifaire 8716.39.30 à titre d'autres remorques et semi-remorques pour tracteurs routiers ou pour véhicules automobiles pour le transport de marchandises dans le cadre de 11 opérations distinctes.

4. Le 24 mai 2016, aux termes du paragraphe 74(4) de la *Loi*, l'ASFC a rejeté diverses demandes de remboursement de droits présentées par Ocean Trailer après l'importation des marchandises en cause, ayant conclu que les marchandises en cause étaient correctement classées dans le numéro tarifaire 8716.39.30.

5. Le 18 août 2016, aux termes du paragraphe 60(1) de la *Loi*, Ocean Trailer a demandé un réexamen du classement tarifaire des marchandises en cause, alléguant qu'elles devaient être classées dans le numéro tarifaire 8716.90.30 à titre de parties devant servir à la fabrication des remorques et semi-remorques.

6. Le 27 juin 2017, aux termes du paragraphe 60(4) de la *Loi*, l'ASFC a procédé au réexamen du classement tarifaire des marchandises en cause et a confirmé sa décision antérieure.

7. Le 14 septembre 2017, Ocean Trailer a interjeté appel auprès du Tribunal.

8. Le 24 novembre 2017, Ocean Trailer a déposé son mémoire.

9. Le 2 février 2018, l'ASFC a déposé son mémoire.

10. Le 27 mars 2018, le Tribunal a tenu une audience électronique. Au cours de cette audience, Ocean Trailer a appelé cinq témoins ordinaires, l'ASFC n'a appelé aucun témoin, et les parties ont présenté leurs observations sur le droit et les éléments de preuve.

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

QUESTIONS PRÉLIMINAIRES

Qualification des témoins experts

11. Le 8 mars 2018, Ocean Trailer a proposé de faire reconnaître trois de ses témoins comme experts : M. Jamie Darby, M. Derek Quinn et M^{me} Kristen Selby. Ocean Trailer a déposé une déclaration de témoin de deux pages pour chacune de ces personnes. Le même jour, l'ASFC s'est opposée à la demande, au motif que les déclarations des témoins experts de l'appelante ne contenaient pas d'exposé détaillé du témoignage qu'entendaient livrer les témoins et que, de toute façon, les témoins n'avaient pas l'indépendance nécessaire pour servir d'experts impartiaux étant donné leurs relations avec Ocean Trailer.

12. Le 26 mars 2018, le Tribunal a entendu les observations des parties dans le cadre d'une conférence téléphonique. Dans une décision transmise par lettre aux parties le jour même, le Tribunal a rejeté la demande de l'appelante et refusé de reconnaître la qualité d'expert aux témoins². Le Tribunal a remis à plus tard le prononcé des motifs à l'appui de sa décision, motifs qui sont exposés ci-dessous.

13. M. Darby est mécanicien breveté et joue le rôle d'estimateur en chef d'Ocean Trailer depuis 18 ans³. Le sommaire de l'opinion contenu dans sa déclaration comprend un paragraphe selon lequel une remorque fonctionnelle conforme aux lois et aux règlements nationaux ne peut être construite au moyen des seules marchandises en cause.

14. M. Quinn est mécanicien de remorques certifié et directeur de l'entretien et de l'équipement de TransX Group (TransX), où il travaille depuis cinq ans⁴. Il est aussi mécanicien titulaire d'une accréditation Sceau rouge en Colombie-Britannique depuis 1998. Le sommaire de l'opinion contenu dans sa déclaration comprend deux paragraphes dans lesquels il affirme qu'Ocean Trailer a conclu un contrat exclusif avec TransX pour l'entretien, la garantie et la réparation de ses remorques, que TransX se fie à l'expertise et aux connaissances d'Ocean Trailer, et que l'utilisation de châssis de remorque s'est accrue au Canada de concert avec les coûts de l'industrie du camionnage.

15. M^{me} Selby est courtière en douane agréée et occupe le poste de gestionnaire en matière de conformité chez Expert Customs Brokers⁵. Dans sa déclaration, elle confirme avoir déposé les demandes de remboursement pour les marchandises en cause auprès de l'ASFC. Le sommaire de l'opinion contenu dans sa déclaration comprend six phrases, que M^{me} Selby termine en concluant qu'Ocean Trailer « est une pionnière de l'évolution de l'industrie en ce qui concerne les châssis, et choisir d'ignorer les coûts et l'expertise d'Ocean Trailer de même que la qualité d'exécution qu'elle a créée ne fait que nuire encore plus à l'industrie du transport qui en arrache déjà »⁶ [traduction].

16. L'ASFC s'est opposée, en soulignant que ces témoins, un employé, un client et une courtière d'Ocean Trailer, n'étaient pas suffisamment impartiaux et indépendants pour servir d'experts. L'ASFC a en outre fait valoir que leurs déclarations de témoins experts ne contenaient pas suffisamment de détails sur la teneur de leurs opinions et de leurs témoignages d'experts pour lui permettre de connaître la preuve à réfuter. Ocean Trailer a répondu qu'elle avait besoin que ces témoins soient reconnus comme experts pour qu'ils puissent fournir une opinion plutôt que des éléments de preuve factuels.

2. Pièce AP-2017-031-36 à la p. 2, vol. 1A.

3. Pièce AP-2017-031-20 à la p. 1, vol. 1A.

4. Pièce AP-2017-031-23 à la p. 184, vol. 1A.

5. Pièce AP-2017-031-21 à la p. 141, vol. 1A.

6. *Ibid.*

17. Pour qu'un témoin soit reconnu à titre d'expert, la partie doit démontrer que le témoignage d'opinion de l'expert satisfait aux critères établis, soit la pertinence, la nécessité, l'absence de toute règle d'exclusion, et la qualification suffisante de l'expert⁷. Si ces critères sont respectés, le Tribunal peut quand même exercer le pouvoir discrétionnaire de ne pas reconnaître la qualité d'expert à un témoin lorsque les risques éventuels que présente l'admission du témoignage excèdent les avantages éventuels⁸.

18. Selon le critère de la pertinence, il faut que le témoignage « tende, selon l'expérience humaine et la logique, à rendre l'existence ou la non-existence d'un fait en question plus ou moins probable qu'elle ne le serait n'eût été ce témoignage »⁹ [traduction]. En ce qui a trait au critère de la nécessité, la question est de savoir si le témoignage « fournit des renseignements qui dépassent vraisemblablement l'expérience et les connaissances ordinaires du juge des faits ». À souligner, « [i] est bien établi que les témoins peuvent fournir leur témoignage sur les faits sans nécessairement devoir être reconnus à titre de témoins experts. Le fait de reconnaître à un tel témoin le titre de témoin expert vise à permettre à celui-ci “de fournir au juge et au jury une conclusion toute faite que ces derniers, en raison de la technicité des faits, sont incapables de formuler” »¹⁰.

19. En l'espèce, le Tribunal a conclu que les témoins proposés ne devaient pas être qualifiés d'experts. Ocean Trailer a déclaré souhaiter que ses témoins soient reconnus à titre d'experts pour qu'ils puissent livrer un témoignage d'opinion sur des questions de droit (p. ex. les exigences des règlements nationaux relativement à la certification des remorques pour utilisation sur le réseau routier) et des questions de fait (par exemple le travail effectué par Ocean Trailer sur les marchandises en cause et sa place dans l'industrie du camionnage).

20. Il convient de souligner d'emblée que les experts ne sont pas appelés à témoigner sur les questions de droit national; il appartient plutôt au Tribunal et aux cours de révision de trancher ces questions en se fondant sur les observations ainsi que la jurisprudence, la doctrine et la législation mentionnées par les parties¹¹. Par conséquent, le témoignage d'opinion d'un expert sur ces questions ne satisfait pas au critère de la nécessité et n'est donc pas admissible. De plus, les témoins ordinaires sont appelés à témoigner sur les questions de fait. Ainsi, le témoignage d'opinion d'un expert sur ces questions ne satisfait pas non plus au critère de la nécessité.

21. Tous les témoins présentés par Ocean Trailer ont été autorisés à témoigner sur des questions de fait. Il s'agissait de la forme la plus pertinente pour leur témoignage, car Ocean Trailer n'a défini aucune question technique dépassant l'expérience d'un juge des faits nécessitant qu'un expert fournisse au Tribunal une conclusion toute faite au moyen de son opinion d'expert. De plus, le type d'opinion qu'Ocean Trailer voulait obtenir portait sur le point capital de la question en litige, à savoir si les châssis présentaient les caractéristiques essentielles des semi-remorques. Même lorsqu'ils sont qualifiés, les experts ne peuvent livrer un témoignage qui répond directement à la question même que doit trancher le Tribunal, car ils

7. *R. c. Mohan*, [1994] 2 R.C.S. 9, 1994 CanLII 80 (CSC) au par. 20.

8. *White Burgess Langille Inman c. Abbott and Haliburton Co.*, [2015] 2 RCS 182, 2015 CSC 23 (CanLII) [*White Burgess*] au par. 24.

9. *R. c. Abbey*, 2009 ONCA 624 (CanLII) au par. 82.

10. *Oshkosh Defense Canada Inc. c. Ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux* (29 décembre 2017), PR-2015-051 et PR-2015-067 (TCCE) au par. 24, citant *R. c. D.D.*, [2000] 2 RCS 275, 2000 CSC 43 (CanLII) au par. 21; et *R. c. Abbey*, [1982] 2 RCS 24, 1982 CanLII 25 (CSC) à la p. 42.

11. Voir, par exemple, *Brandon (Ville) c. Canada*, 2010 CAF 244 (CanLII) au par. 27.

usurperaient ainsi le rôle de juge des faits du Tribunal¹². Pour ces motifs, le Tribunal a conclu que ces personnes ne devaient pas témoigner en tant qu'experts.

22. Le Tribunal a également déterminé que les étroites relations préexistantes et continues des témoins experts proposés avec Ocean Trailer jouaient en défaveur de l'admission de leur témoignage sous forme d'opinion d'expert. Le témoin expert doit être « indépendant du litige et éclairer la cour en donnant un avis objectif et impartial sur les questions qui relèvent de son champ de compétence »¹³. Lorsque le témoin a une relation financière ou fiduciaire ou encore une relation d'emploi préexistante ou continue avec une des parties, cet intérêt peut nuire à l'indépendance du témoin et rendre discutable l'impartialité de son opinion¹⁴. Une telle situation ne signifie pas automatiquement que le témoin proposé ne peut témoigner à titre d'expert, mais elle doit être soupesée dans l'analyse des risques et des bénéfices éventuels de l'admission du témoignage que le Tribunal effectue pour décider « si les premiers sont justifiés par les seconds »¹⁵. Ces risques comprennent le délai indu, le préjudice, la complication, la confusion, le fait de s'en remettre inconsidérément à un expert et la distraction causée par une bataille d'experts¹⁶.

23. M. Darby a une relation d'emploi avec Ocean Trailer qui dure depuis 18 ans. M. Quinn est depuis longtemps un client d'affaires d'Ocean Trailer dont l'entreprise, en ses propres mots, « attache de la valeur au partenariat établi entre Ocean Trailer et TransX, fondé sur la confiance, la communication et la compréhension [...] et compte fortement sur l'expertise et les connaissances d'Ocean Trailer »¹⁷ [traduction]. Enfin, M^{me} Selby est la courtière qui a rempli les demandes de remboursement originales déposées auprès de l'ASFC pour le compte d'Ocean Trailer; ce faisant, elle a défendu professionnellement les intérêts d'Ocean Trailer. Ces personnes ont une relation financière ou fiduciaire ou encore une relation d'emploi préexistante ou continue avec Ocean Trailer qui joue en défaveur de l'admission de leur témoignage sous forme d'opinion d'expert, compte tenu plus particulièrement de l'absence de bénéfices compensatoires sous l'angle de la nécessité ou de la pertinence, comme il a été mentionné précédemment¹⁸.

24. Enfin, le Tribunal a déterminé que les témoins ne devaient pas être reconnus comme des experts parce que leurs déclarations de témoins ne comportaient pas assez de détails. Aux termes du paragraphe 22(1) des *Règles du Tribunal canadien du commerce extérieur*, la partie qui entend produire un expert comme témoin doit déposer et signifier un « rapport, signé par l'expert proposé, [qui] indique les nom, adresse, domaine d'expertise et titres de compétence de ce dernier et donne un exposé détaillé de son témoignage »¹⁹ [traduction]. Le paragraphe 22(1) a pour objet « de donner aux parties la possibilité de réfuter la preuve présentée par un témoin expert convoqué au nom d'une partie adverse »²⁰. En l'absence de

12. Voir, par exemple, *Rockwell Collins Canada Inc. c. Ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux* (13 octobre 2017), PR-2017-006 (TCCE) au par. 50.

13. *Hudson's Bay Company c. Président de l'Agence des services frontaliers du Canada* (21 mars 2014), AP-2012-067 (TCCE) [*Hudson's Bay*] au par. 24.

14. Voir, par exemple, *Eastern Division Henry Schein Ash Arcona Inc. c. Président de l'Agence des services frontaliers du Canada* (20 mai 2014), AP-2013-029 (TCCE) au par. 43.

15. *White Burgess* au par. 24.

16. *Ibid.* au par. 18.

17. Pièce AP-2017-031-23 à la p. 185, vol. 1A.

18. De plus, au moins deux de ces témoins (M. Darby et M^{me} Selby) ont une expérience personnelle directe des marchandises en cause à titre, respectivement, de mécanicien responsable de leur montage et de courtière chargée de demander une réduction des droits frappant ces marchandises. Ces témoins auraient donc livré un témoignage d'opinion d'expert sur une question à l'égard de laquelle ils étaient personnellement concernés.

19. *Règles du Tribunal canadien du commerce extérieur*, DORS/91-499.

20. *Certains produits plats de tôle en acier au carbone et en acier allié, laminés à chaud* (30 juin 2004), RR-2003-002 (TCCE) au par. 13.

rapport d'expert, la partie adverse peut se fier uniquement au sommaire de l'opinion contenu dans la déclaration du témoin expert pour connaître la preuve qu'elle doit réfuter. En l'espèce, les sommaires fournis par Ocean Trailer comportaient à peine quelques phrases et étaient dépourvus de tout détail justificatif, de position claire ou de motifs à l'appui. Un sommaire d'opinion ne doit pas nécessairement être exhaustif, mais il doit contenir suffisamment de détails pour permettre à la partie adverse de comprendre l'opinion de l'expert et ses principaux fondements. Pour ces motifs, le Tribunal a conclu que les déclarations des témoins experts ne satisfaisaient pas au paragraphe 22(1) des *Règles* et n'en a pas tenu compte dans sa décision.

Production tardive de la preuve photographique

25. Le 19 mars 2018, Ocean Trailer a déposé 67 pièces photographiques auprès du Tribunal. Dans une lettre datée du 20 mars 2018, l'ASFC s'est opposée à la production de ces pièces, au motif qu'Ocean Trailer n'avait pas justifié pourquoi les photographies n'avaient pas pu être déposées plus tôt, avec son mémoire. L'ASFC a aussi affirmé que les photographies n'étaient pas accompagnées des détails nécessaires concernant la date, le sujet, l'auteur et les renseignements généraux pour permettre à l'ASFC de répondre adéquatement.

26. Le Tribunal a permis que ces photographies soient déposées en preuve parce qu'elles pouvaient se révéler pertinentes et que leur production tardive ne portait pas préjudice à l'ASFC, même si elles auraient vraisemblablement pu être déposées plus tôt. Offrir à la partie adverse la possibilité de répondre aux nouvelles questions ou aux nouveaux éléments de preuve présentés au cours d'une instance dissipe les préoccupations en matière d'équité procédurale²¹. Dans sa lettre du 26 mars 2018, le Tribunal a donné à l'ASFC la possibilité de fournir des observations supplémentaires « sur demande et au besoin, lorsque la pertinence des photographies aura clairement été établie à l'audience »²² [traduction]. Le fait que l'ASFC n'a pas présenté de demande en ce sens révèle l'absence de tout préjudice. La préoccupation touchant la preuve photographique soulevée par l'ASFC concerne la valeur de la preuve, et non son admissibilité aux termes des règles de preuve applicables aux appels en matière de douane instruits par le Tribunal²³.

Témoignage narratif

27. Le 15 mars 2018, le Tribunal a demandé aux parties de se préparer à présenter, à l'audience du 27 mars 2018, des observations sur les trois questions suivantes :

(1) Que contiennent exactement les marchandises en cause lorsqu'elles sont expédiées? Plus particulièrement, y a-t-il [...] des listes d'articles expédiés ou des manifestes indiquant ce qui est précisément contenu dans le colis expédié à l'appelante par son fournisseur étranger? Le cas échéant, veuillez déposer ces pièces avant l'audience.

(2) Y a-t-il des éléments de preuve attestant de la valeur ajoutée (temps de travail consacré à la transformation, valeur des marchandises en cause en pourcentage de la valeur du produit fini) et des

21. Voir, par exemple, *R. c. Mian*, [2014] 2 RCS 689, 2014 CSC 54 (CanLII) au par. 59 (« l'enjeu sous-jacent est de faire en sorte que la cour reçoive des observations complètes sur la nouvelle question. Si une partie demande à présenter des observations écrites avant ou après l'audience, j'estime qu'il doit y avoir une présomption en faveur de l'acceptation de la demande. Il importe avant tout de respecter la justice naturelle et la règle *audi alteram partem*. Il faudra prendre en compte les réponses des deux parties. »).

22. Pièce AP-2017-031-36 à la p. 2, vol. 1A.

23. Voir, par exemple, *Hudson's Bay* au par. 43 (où il est reconnu que les règles de preuve en ce qui concerne les tribunaux administratifs peuvent être assouplies, comparativement à celles des cours). Voir également les art. 34-35 de la *Loi sur le Tribunal canadien du commerce extérieur*, L.R.C. (1985), ch. 47 (4^e suppl.).

parties additionnelles que l'appelante affirme incorporer aux marchandises en cause pendant leur transformation en remorques ou semi-remorques à l'état fini? Le cas échéant, veuillez déposer ces pièces avant l'audience.

(3) Quel type particulier de travail de transformation effectué ne constitue pas simplement du montage, de l'assemblage ou du rivetage? L'appelante modifie-t-elle ou finit-elle les marchandises en cause de toute autre manière?

[Traduction]

28. Le 26 mars 2018, en réponse aux deuxième et troisième questions, l'appelante a déposé respectivement vingt pages de factures, soumissions et autres documents divers, et un compte-rendu sommaire de neuf pages sur les travaux de transformation qu'elle exécutait sur les châssis importés²⁴. L'intimé a déposé une lettre de deux pages en réponse à la deuxième question du Tribunal, où il mentionnait deux autres décisions du Tribunal et des extraits de certaines notes explicatives de l'OMD²⁵.

29. Le 27 mars 2018, à l'instruction du présent appel, le Tribunal a refusé d'admettre en preuve le compte-rendu de neuf pages, indiquant que l'appelante aurait tout de même la possibilité d'établir ces faits par le témoignage de ses témoins à l'audience²⁶. Le Tribunal comprend que le compte-rendu a été soumis de bonne foi en réponse à la troisième question énoncée dans sa lettre du 15 mars 2018, mais il contient des faits préparés par le conseiller juridique d'Ocean Trailer plutôt que des éléments de preuve présentés par un témoin²⁷. Les conseillers juridiques ne sont pas autorisés à comparaître comme témoins devant le Tribunal²⁸. La bonne façon de corroborer des allégations de fait devant le Tribunal consiste à produire des documents, des pièces, des affidavits ou des déclarations de témoins et des témoignages²⁹. Énoncer simplement des faits dans un exposé ou un mémoire ne suffit pas. Par conséquent, le Tribunal n'a pas tenu compte de ce compte-rendu pour rendre sa décision, bien qu'il ait pris en considération les témoignages livrés par les témoins d'Ocean Trailer à l'audience, qui recoupaient souvent le compte-rendu.

DESCRIPTION DES MARCHANDISES EN CAUSE

30. Les marchandises en cause sont facturées en tant que châssis de remorques porte-conteneurs de divers modèles³⁰. À l'importation, chaque unité comprend un cadre de châssis et diverses pièces d'équipement³¹ : attelages, chevilles d'attelage, traverses danseuses, butoirs, pneus et jantes, freins, suspensions, essieux, roulements, étriers, barettes garde-boue et matériel électrique (éclairage, réflecteurs, faisceaux de câblage, etc.)³². Ocean Trailer fournit elle-même la béquille, les traverses, les verrous rotatifs et les supports de montage, et, au besoin, des traverses danseuses supplémentaires et des accessoires pour fonctions additionnelles (p. ex. des unités de réfrigération, des groupes électrogènes, des plateformes élévatrices, des boîtes d'outils, etc.).

24. Pièce AP-2017-031-35 aux pp. 2-10, vol. 1A.

25. Pièce AP-2017-031-37 à la p. 2, vol. 1A.

26. *Transcription de l'audience publique*, 27 mars 2018, aux pp. 6-7.

27. *Ibid.* à la p. 6.

28. Voir, par exemple, *Andersson c. Aquino*, 2018 ONSC 852 (CanLII) au par. 17 (où la cour reconnaît l'interdiction de longue date visant le conseiller juridique qui agit simultanément comme conseil et comme témoin).

29. Voir, par exemple, *Cubex Ltd. c. Président de l'Agence des services frontaliers du Canada* (31 janvier 2018), AP-2017-017 (TCCE) aux par. 53-60 (où le Tribunal rejette des allégations dénuées de fondement).

30. Pièce AP-2017-031-15A, annexe 3 à la p. 40, vol. 1.

31. Pièce AP-2017-031-38 aux pp. 4-5, 10-12, 14, 17-18, 22-23, vol. 1B.

32. Pièce AP-2017-031-15A, annexe 5 à la p. 69, vol. 1.

31. Après l'importation, et en vue de rendre les marchandises fonctionnelles et conformes aux règlements canadiens sur les véhicules automobiles, Ocean Trailer installe d'abord les pneus et les roues sur le cadre de châssis. Elle complète ensuite l'unité en fonction des spécifications du client en demandant à un mécanicien de remorque certifié d'attacher et de souder divers composants additionnels (stabilisateurs, béquilles, verrous rotatifs, etc.) à l'unité et de les calibrer. Le mécanicien de remorques certifié installe également les dispositifs d'arrimage et les supports pour bavettes garde-boue, inspecte les freins et les moyeux, graisse tous les feux, resserre tous les pneus et vérifie tous les composants principaux. Enfin, le cadre de châssis est inspecté et certifié conforme aux normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada, après quoi l'avis de conformité est apposé, et la description de véhicule neuf est créée³³.

CADRE LÉGISLATIF

Étapes du classement tarifaire

32. 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 (OMD)³⁴. L'annexe est divisée en sections et en chapitres et chaque chapitre de l'annexe contient une liste de marchandises classées dans des positions, sous-positions et numéros tarifaires.

33. Le paragraphe 10(1) du *Tarif des douanes* prévoit que, conformément au paragraphe 10(2), le classement des marchandises importées est effectué, sauf indication contraire, en conformité avec les *Règles générales pour l'interprétation du Système harmonisé*³⁵ et les *Règles canadiennes*³⁶ énoncées à l'annexe.

34. Les *Règles générales* sont composées de six règles. Le classement commence par la règle 1, qui prévoit que le classement doit être déterminé d'après les termes des positions et des notes de section ou de chapitre et, lorsqu'elles ne sont pas contraires aux termes desdites positions et notes, d'après les autres règles.

35. L'article 11 du *Tarif des douanes* prévoit que, pour l'interprétation des positions et des sous-positions, le Tribunal doit tenir compte du *Recueil des Avis de classement du Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises*³⁷ et des *Notes explicatives du Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises*³⁸, publiés par l'OMD. Bien que les avis de classement et les notes explicatives n'aient pas force exécutoire pour le Tribunal, le Tribunal les applique à moins qu'il n'existe un motif valable de ne pas le faire³⁹.

36. Par conséquent, le Tribunal doit d'abord déterminer si les marchandises en cause peuvent être classées conformément à la règle 1 des *Règles générales*, selon les termes de la position et les notes de

33. *Ibid.*

34. Le Canada est l'un des pays signataires de la *Convention internationale sur le Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises*, qui régit le Système harmonisé.

35. L.C. 1997, ch. 36, annexe [*Règles générales*].

36. L.C. 1997, ch. 36, annexe [*Règles canadiennes*].

37. OMD, 2^e éd., Bruxelles, 2003.

38. OMD, 5^e éd., Bruxelles, 2012 [*Notes explicatives*].

39. Voir *Canada (Procureur général) c. Suzuki Canada Inc.*, 2004 CAF 131 (CanLII) aux par. 13, 17, où la Cour d'appel fédérale a interprété l'article 11 du *Tarif des douanes* comme signifiant que les *Notes explicatives* doivent être respectées, à moins qu'il n'existe un motif valable de ne pas le faire. Le Tribunal est d'avis que cette interprétation s'applique également aux *Avis de classement*.

section ou de chapitre pertinentes du *Tarif des douanes*, compte tenu des notes explicatives et des avis de classement pertinents. Si la marchandise en cause ne peut être classée au niveau de la position par application de la règle 1, le Tribunal doit alors examiner les autres règles⁴⁰.

37. Après que le Tribunal a utilisé cette méthode pour déterminer la position dans laquelle la marchandise en cause doit être classée, l'étape suivante consiste à utiliser une méthode similaire pour déterminer la sous-position appropriée⁴¹. La dernière étape consiste à déterminer le numéro tarifaire approprié⁴².

Nomenclature tarifaire et notes pertinentes

38. Les parties conviennent que les marchandises en cause sont correctement classées dans la position n° 87.16 du chapitre 87 de la section XVII, qui prévoient ce qui suit :

Section XVII

MATÉRIEL DE TRANSPORT

Chapitre 87

VOITURES AUTOMOBILES, TRACTEURS, CYCLES ET AUTRES VÉHICULES TERRESTRES, LEURS PARTIES ET ACCESSOIRES

[...]

87.16 Remorques et semi-remorques pour tous véhicules; autres véhicules non automobiles; leurs parties.

39. Il n'y a aucune note de section ou de chapitre pertinente.

40. L'ASFC soutient que la nomenclature tarifaire pertinente en l'espèce est le numéro tarifaire 8716.39.30, qui prévoit ce qui suit :

-Autres remorques et semi-remorques pour le transport de marchandises :

[...]

8716.39 --Autres

8716.39.30 - - Remorques et semi-remorques pour tracteurs routiers ou pour véhicules automobiles pour le transport de marchandises (à l'exclusion de remorques pour motoneiges, utilitaires, pour bateaux ou chevaux, non-commerciales, et remorques devant servir d'accessoires permanents pour machines ou appareils)

40. *Canada (Procureur général) c. Igloo Vikski Inc.*, 2016 CSC 38 (CanLII) [*Igloo Vikski*] au par. 21.

41. Les règles 1 à 5 des *Règles générales* s'appliquent au classement au niveau de la position. La règle 6 des *Règles générales* prévoit que « [l]e classement des marchandises dans les sous-positions d'une même position est déterminé légalement d'après les termes de ces sous-positions et des Notes de sous-positions ainsi que, *mutatis mutandis*, d'après les Règles ci-dessus [c'est-à-dire les règles 1 à 5] [...] » et que « les Notes de Sections et de Chapitres sont également applicables sauf dispositions contraires ».

42. La règle 1 des *Règles canadiennes* prévoit que « [l]e classement des marchandises dans les numéros tarifaires d'une sous-position ou d'une position est déterminé légalement d'après les termes de ces numéros tarifaires et des Notes supplémentaires ainsi que, *mutatis mutandis*, d'après les [*Règles générales*] [...] » et que « les Notes de Sections, de Chapitres et de sous-positions sont également applicables sauf dispositions contraires ». Les avis de classement et les notes explicatives ne sont pas applicables au classement au niveau du numéro tarifaire.

41. Les notes explicatives de la position n° 87.16 concernant les remorques et les semi-remorques prévoient ce qui suit :

À l'exception des véhicules visés dans les positions précédentes, cette position comprend un ensemble de **véhicules non automobiles** à une ou plusieurs roues pour le transport des personnes ou des marchandises [...]

Les véhicules de cette position sont conçus soit pour être remorqués par d'autres véhicules (tracteurs, voitures automobiles, chariots, motocycles, cycles, etc.), soit pour être tirés ou poussés à la main, soit pour être poussés à l'aide du pied, soit pour être traînés par des animaux.

Sont compris ici :

A) **Les remorques et les semi-remorques.**

Sont considérés comme remorques et semi-remorques, au sens de la présente position, les véhicules autres que les side-cars destinés exclusivement à être attelés au moyen d'un dispositif spécial, automatique ou non, à d'autres véhicules.

Les remorques et semi-remorques conçues pour être tractées par des véhicules automobiles constituent la catégorie la plus importante de ce groupe. Les remorques comportent généralement deux ou plusieurs trains de roues et un système d'accrochage relié au train de roues avant qui est pivotant, ces roues fonctionnant alors comme roues de direction. Les semi-remorques sont munies d'un seul train de roues, la partie avant du véhicule reposant sur la plateforme du véhicule tracteur auquel elle est attelée au moyen d'un dispositif spécial.

Aux fins de la Note explicative ci-après, le terme remorques s'entend comme couvrant également le terme semi-remorques.

Parmi les différents types de remorques, on peut citer:

[...]

(4) Les autres remorques pour le transport de marchandises [...]

42. Selon les notes explicatives du chapitre 87, la règle 2a) s'applique au classement des véhicules incomplets, lesquels, selon les notes explicatives de la position n° 87.16 reproduites ci-dessus, comprennent les remorques et les semi-remorques.

43. Les notes explicatives du chapitre 87 prévoient ce qui suit :

Les véhicules incomplets ou non finis, même à l'état démonté ou non monté, sont classés avec les véhicules complets ou finis dès l'instant qu'ils en présentent les caractéristiques essentielles (Règle générale interprétative 2 a)).

On considère notamment comme tels :

A) Une voiture automobile simplement dépourvue de ses roues ou pneumatiques et de sa batterie d'accumulateurs.

B) Une voiture automobile non munie de son moteur ou dont l'intérieur reste à achever.

C) Un cycle sans selle et sans pneumatiques.

44. Il n'y a pas d'avis de classement pour la sous-position n° 8716.39.

45. Ocean Trailer soutient que la nomenclature pertinente est le numéro tarifaire 8716.90.30, lequel est libellé comme suit :

8716.90

-Parties

8716.90.30 -- --Devant servir à la fabrication des remorques et semi-remorques

46. Les notes explicatives pertinentes de la position n° 87.16 en ce qui concerne les parties prévoient ce qui suit :

PARTIES

Cette position couvre également les parties des véhicules précités, pour autant que ces parties satisfassent aux deux conditions suivantes :

- (i) Être reconnaissables comme étant exclusivement ou principalement destinés aux véhicules de l'espèce.
- (ii) Ne pas être exclues en vertu des Notes de la Section XVII (voir les Considérations générales et les Notes explicatives correspondantes).

Parmi ces parties, on peut citer :

- 1) Les châssis et leurs parties (longerons, traverses, etc.).
- 2) Les essieux.
- 3) Les carrosseries et leurs parties.
- 4) Les roues et leurs parties, en bois ou en métal, y compris les roues munies de pneumatiques.
- 5) Les systèmes d'attelage.
- 6) Les dispositifs de freinage et leurs parties.
- 7) Les brancards, timons, palonniers et autres pièces de charonnage.

47. Il n'y a pas d'avis de classement pertinent pour la sous-position n° 8716.90.

POSITION DES PARTIES

Ocean Trailer

48. Ocean Trailer soutient que les marchandises en cause sont des parties parce qu'elles nécessitent d'importants travaux pour devenir des remorques finies, fonctionnelles, qui sont conformes aux lois et aux règlements nationaux. Ocean Trailer avance plusieurs arguments pour appuyer sa position.

49. Premièrement, elle affirme que les marchandises sont de simples cadres de châssis, et non des châssis complets, et encore moins des remorques ou des semi-remorques. Les marchandises en cause ne comprennent pas de traverses, de butoirs, ni de verrous rotatifs, qui font partie intégrante des remorques et sont conçus comme une unité avec châssis. Les marchandises en cause sont des parties sur mesure conçues exclusivement par Ocean Trailer pour des remorques particulières destinées à des clients particuliers. Les autres caractéristiques personnalisables des châssis d'Ocean Trailer comprennent la garantie, la taille (jusqu'à 53 pi alors que les châssis ordinaires font 20 ou 40 pi), les suspensions (stabilisateurs), les béquilles et les composants du marché secondaire (stockage, système électrique et contrôle de la température).

50. Deuxièmement, Ocean Trailer soutient que les marchandises en cause représentent seulement 10 % du nombre de composants formant les remorques ou semi-remorques finies⁴³. Ocean Trailer fabrique elle-même toutes les traverses (requis pour l'installation des béquilles nécessaires) et les composants de la boîte électrique, qui sont essentiels au fonctionnement du produit fini⁴⁴. La valeur des marchandises en

43. Pièce AP-2017-031-11A au par. 20, vol. 1.

44. *Ibid.*

cause représente seulement de 43 à 56 % environ du produit fini et, en moyenne, de 21 à 23 % de la fabrication finale se produit au Canada dans les installations de l'appelante⁴⁵. Au moins dix heures de travail sont nécessaires pour terminer la remorque. En moyenne, après l'importation, il faut deux mois pour terminer une unité de façon à ce que le client puisse en prendre livraison⁴⁶.

51. Troisièmement, Ocean Trailer affirme que les marchandises en cause se distinguent des remorques parce que, allègue-t-elle, Transports Canada ne réglemente pas les châssis au moment de l'importation, mais réglemente lourdement les remorques et les semi-remorques à l'importation.

52. Quatrièmement, Ocean Trailer soutient que les marchandises en cause ne sont pas fonctionnelles au moment de l'importation, et plus particulièrement qu'elles ne peuvent pas bouger ni transporter des marchandises. Il faut un élévateur à fourche spécial pour les amener dans les installations d'Ocean Trailer. En vue de transformer les marchandises en cause dans ses installations, Ocean Trailer utilise un équipement spécial coûtant plus de 48 000 \$ par baie; elle paie aussi les services de techniciens⁴⁷. Enfin, Ocean Trailer affirme que les marchandises en cause doivent être certifiées et enregistrées auprès de Transports Canada avant leur utilisation.

ASFC

53. L'ASFC avance que les marchandises en cause, bien qu'elles soient non assemblées, incomplètes et non fonctionnelles, présentent les caractéristiques essentielles des semi-remorques pour le transport de marchandises, et sont donc des semi-remorques, et non des parties de semi-remorques.

54. En ce qui concerne tous les véhicules, y compris les semi-remorques, les notes explicatives du chapitre 87 renvoient expressément à la règle 2a) des *Règles générales*, qui prévoit ce qui suit :

2. a) Toute référence à un article dans une position déterminée couvre cet article même incomplet ou non fini à la condition qu'il présente, en l'état, les *caractéristiques essentielles* de l'article complet ou fini. Elle couvre également l'article complet ou fini, ou à considérer comme tel en vertu des dispositions qui précèdent, lorsqu'il est présenté à l'état démonté ou non monté.

[Nos italiques]

55. Les notes explicatives de la règle 2a) prévoient ce qui suit :

La première partie de la Règle 2 a) élargit la portée des positions qui mentionnent un article déterminé, de manière à couvrir non seulement l'article complet mais aussi l'article incomplet ou non fini, **à condition** qu'il présente, en l'état, les caractéristiques essentielles de l'article complet ou fini.

[...]

La deuxième partie de la Règle 2 a) classe, dans la même position que l'article monté, l'article complet ou fini présenté à l'état démonté ou non monté. Les marchandises présentées dans cet état le sont surtout pour des raisons telles que les nécessités ou les commodités de l'emballage, de la manutention ou du transport.

45. *Ibid.* au par. 102.

46. *Ibid.*

47. *Ibid.* au par. 103.

Cette Règle de classement s'applique également à l'article incomplet ou non fini présenté à l'état démonté ou non monté dès l'instant où il est à considérer comme complet ou fini en vertu des dispositions de la première partie de la Règle.

Est à considérer comme article présenté à l'état démonté ou non monté pour l'application de la présente Règle, *l'article dont les différents éléments sont destinés à être assemblés soit à l'aide de moyens comme des vis, boulons, écrous, etc., soit par rivetage ou soudage, par exemple, à la condition* pendant qu'il s'agisse seulement d'opérations de montage.

À cet égard, il n'y a pas lieu de tenir compte de la complexité de la méthode de montage. Toutefois, les différents éléments ne peuvent subir aucune opération d'ouvraison de nature à parachever leur fabrication.

[Nos italiques]

56. En s'appuyant sur ce qui précède, l'ASFC soutient que la question de savoir si les marchandises en cause sont fonctionnelles ou conformes aux règlements sur les véhicules automobiles n'est pas pertinente. Les marchandises en cause doivent seulement présenter les « caractéristiques essentielles » du produit fini, terme que la Cour d'appel fédérale a interprété comme suit⁴⁸ :

[P]our être essentielle, une caractéristique doit se rattacher à l'essence de quelque chose; elle doit être fondamentale. Par conséquent, la mission du TCCE, si je peux ainsi désigner sa tâche, consistait à déterminer la nature fondamentale des marchandises en question.

57. Selon l'ASFC, les marchandises présentent les caractéristiques essentielles des semi-remorques. Les marchandises en cause sont composées de multiples parties de semi-remorque, comme le châssis, les pneus, les jantes, les freins, les moyeux, les essieux, les étriers, les dispositifs d'attelage et le matériel électrique. Elles ne sont pas en soi de simples cadres de châssis, mais sont plutôt analogues à l'exemple mentionné ci-dessus tiré des *Notes explicatives*, à savoir les voitures automobiles simplement dépourvues de leurs roues ou pneumatiques, ou non munies de leur moteur ou dont l'intérieur reste à achever. Ce raisonnement cadre avec les notes explicatives applicables aux « Parties » dans la position n° 87.16, où les châssis et leurs parties figurent séparément des essieux, des roues, des systèmes d'attelage, des freins, des palonniers, etc. Les marchandises en cause ne peuvent être de simples parties de châssis (c'est-à-dire la structure squelettique dénudée d'une semi-remorque) si elles s'accompagnent de tout le reste de ces articles qui servent à assembler une semi-remorque complète.

58. L'ASFC ajoute que les marchandises en cause correspondent également à la définition des semi-remorques, telle qu'elle figure dans les *Notes explicatives*, à savoir des remorques munies d'un seul train de roues, la partie avant du véhicule reposant sur la plateforme du véhicule tracteur auquel elle est attelée au moyen d'un dispositif spécial. Sur les bons d'achat, les 11 modèles de châssis de remorques porte-conteneurs en cause sont caractérisés par des termes particuliers de l'automobile, comme « tridem », « combiné », « CC » (col de cygne), « tandem », « GL » (glissière), et « sellette » [traductions], désignations qui renvoient toutes à des remorques ou des semi-remorques⁴⁹.

59. Enfin, l'ASFC soutient que les autres conditions de la règle 2a) sont respectées. Les travaux de transformation réalisés par Ocean Trailer sur les marchandises en cause se limitent au montage par assemblage, rivetage ou soudage. De même, aucune « opération d'ouvraison » additionnelle ne doit être réalisée sur les marchandises en cause.

48. *Industries Mon-Tex Ltée c. Canada (Agence des douanes et du revenu)*, 2004 CAF 346 (CanLII) au par. 13.

49. Pièce AP-2017-031-15A, annexe 4 aux pp. 60-66, vol. 1.

ANALYSE

60. Comme il en a été question ci-dessus, les parties s'entendent sur la section (XVII), le chapitre (87) et la position n° 87.16 (remorques et semi-remorques) qui s'appliquent. Toutefois, Ocean Trailer soutient que les marchandises en cause doivent être classées dans la sous-position n° 8716.90 (parties), tandis que l'ASFC estime qu'elles doivent être classées dans la sous-position n° 8716.39 (autres remorques et semi-remorques pour le transport de marchandises).

61. L'application de la règle 1 des *Règles générales* ne permet pas d'inscrire les marchandises en cause dans une seule sous-position. Les parties reconnaissent que les châssis arrivent non montés et qu'il leur manque certains composants nécessaires pour être immatriculés et utilisés comme des semi-remorques – à tout le moins, une caisse ou une plateforme fixée en permanence pour le transport de marchandises. Par conséquent, elles pourraient paraître devoir être classées comme des parties dans la sous-position n° 8716.90. Toutefois, à titre d'ensembles constitués de bon nombre des composants principaux d'une semi-remorque non montée, elles pourraient également paraître devoir être classées comme des semi-remorques dans la sous-position n° 8716.39 d'après les notes explicatives du chapitre 87, selon lesquelles les véhicules incomplets et non montés⁵⁰ doivent être classés comme s'il s'agissait de véhicules complets et montés pour autant qu'ils en aient les caractéristiques essentielles.

62. Le Tribunal doit donc examiner si la règle 2a) des *Règles générales* s'applique⁵¹. Dans le présent appel, lorsque les marchandises sont à la fois incomplètes et non montées au moment de leur importation, la règle 2a) s'appliquera si les châssis répondent aux deux conditions suivantes :

1. bien que certains composants des remorques soient absents, les châssis présentent quand même les « caractéristiques essentielles » des semi-remorques;
2. bien qu'ils soient non montés, les châssis requièrent seulement des « opérations de montage » et sont assemblés soit à l'aide de vis, de boulons, d'écrous, etc., soit par rivetage ou soudage, mais ne subissent « aucune opération d'ouvraison de nature à parachever leur fabrication ».

63. Pour les motifs exposés ci-dessus, le Tribunal conclut que les marchandises en cause présentent les « caractéristiques essentielles » des semi-remorques parce qu'elles correspondent à la définition des semi-remorques énoncée dans les notes explicatives de la position n° 87.16, si ce n'était de l'inclusion d'une caisse conteneur ou d'une plateforme fixée en permanence. Le Tribunal conclut en outre que la fabrication des marchandises en cause peut être parachevée au moyen d'opérations de montage seulement. Étant donné que les deux conditions de la règle 2a) sont respectées, les marchandises en cause sont correctement classées comme des semi-remorques pour le transport des marchandises dans la sous-position n° 8716.39 (et le numéro tarifaire 8716.39.30) et non pas comme des parties devant servir à la fabrication des remorques et des semi-remorques dans la sous-position n° 8716.90 (et le numéro tarifaire 8716.90.30).

Caractéristiques essentielles

64. Le Tribunal a récemment décrit son analyse des « caractéristiques essentielles » dans la décision *Alliance Mercantile Inc.*⁵² :

50. Les semi-remorques sont des « véhicules » selon la définition des semi-remorques énoncée dans les notes explicatives de la position n° 87.16.

51. Voir *Igloo Vikski* aux par. 22-23 et à la n. 4.

52. *Alliance Mercantile Inc. c. Président de l'Agence des services frontaliers du Canada* (3 novembre 2017), AP-2016-038 (TCCE) au par. 65.

Parmi les éléments examinés pour déterminer si un article présente les caractéristiques essentielles d'un article fini, le Tribunal a examiné, par exemple, si les marchandises ont l'apparence de l'article complet ou fini. Il a également examiné si les marchandises présentent de fait les caractéristiques essentielles de l'article complet ou fini. Dans un cas, le Tribunal a tenu compte de la façon dont l'article a été commercialisé. Dans un autre, le Tribunal a également examiné la question de savoir si la valeur qui est ajoutée aux marchandises en cause après leur importation représente une proportion tellement considérable qu'elle rendrait absurde toute prétention que ces marchandises, telles qu'elles sont importées, présentent les caractéristiques essentielles des marchandises finies ou complètes.

65. Dans la décision *Renelle Furniture Inc.*, le Tribunal a examiné si des structures de métal pour futons à l'état non monté étaient des parties de sièges ou des sièges transformables en lits. Le Tribunal a conclu qu'il s'agissait de sièges transformables en lits, d'après le raisonnement suivant : « Les structures présentent toute la complexité, la conception et l'apparence d'un article complet. Un seul regard suffit pour constater que les marchandises en cause sont des divans-lits futons ou des lits superposés futons [...] La caractéristique essentielle des marchandises en cause est donc qu'elles se transforment de siège en lit ou de siège surmonté d'un lit en lits superposés »⁵³.

66. Le Tribunal a également donné l'explication suivante, pertinente dans le contexte de l'automobile, dans *Renelle Furniture Inc.* :

Il convient de souligner que, pour qu'un article même incomplet ou non fini soit classé dans la position d'un article complet ou fini, il doit être reconnaissable comme produit complet ou fini. Par exemple, si un véhicule automobile était importé dépourvu de ses roues, il pourrait être classé dans la position n° 87.03 à titre de véhicule automobile, parce qu'il est reconnaissable comme produit fini. Toutefois, un châssis de véhicule automobile seul (sans moteur, sans roues, etc.) serait classé dans la position n° 87.08 (parties et accessoires des véhicules automobiles).

67. Dans *Alliance Mercantile Inc.*, le Tribunal a appliqué la méthode exposée dans *Renelle Furniture Inc.* pour déterminer si des semelles de bottes étaient essentiellement des chaussures, et a conclu qu'elles ne l'étaient pas. Les semelles de bottes n'étaient plutôt que de simples contours nécessitant beaucoup de travail de finition pour prendre différentes formes. Ainsi, en plus de l'analyse multifactorielle à laquelle procède le Tribunal lorsqu'il examine les caractéristiques essentielles, une autre façon productive d'aborder la question consiste à déterminer si les marchandises en cause s'apparentent davantage à un élément constitutif qu'à un modèle du produit fini.

68. Dans le présent appel, la question à trancher consiste à savoir si les marchandises en cause sont de simples cadres de châssis ou si elles présentent les caractéristiques essentielles des semi-remorques, bien qu'elles ne soient pas montées et malgré l'absence de certaines parties nécessaires pour en assurer le fonctionnement. Selon la définition donnée dans les notes explicatives de la position n° 87.16, les semi-remorques sont des véhicules construits pour le transport de marchandises ou de personnes, munis d'un seul train de roues arrière, conçus pour être tractés par d'autres véhicules au moyen d'un dispositif spécial d'attelage, la partie avant des semi-remorques reposant sur la plateforme du véhicule tracteur.

69. Ocean Trailer a appelé quatre témoins qui ont expliqué les différences entre les châssis et les semi-remorques : M. Darryl Chafe, M^{me} Kirsten Selby, M. Derek Quinn et M. John O'Dwyer.

70. M. Chafe, agent de liaison d'Ocean Trailer avec les principaux fournisseurs et clients, a témoigné des activités d'Ocean Trailer entourant la conception, l'achat et le montage des marchandises en cause. Il a

53. *Renelle Furniture Inc. c. Président de l'Agence des services frontaliers du Canada* (23 mars 2007), AP-2005-028 (CIIT) aux par. 20-21.

déclaré travailler avec le fabricant CIMC Vehicles Group Co., Ltd. (CIMC) en Chine pour mettre au point un châssis porte-conteneurs routier qui, une fois transformé en remorque, répondra aux besoins des clients d'Ocean Trailer et sera conforme aux règlements nationaux. Il a expliqué l'évolution de l'industrie du transport, qui, depuis les vingt dernières années, se tourne vers des châssis plus adaptés pour usages divers en ce qui concerne la longueur, la taille des conteneurs, les dispositifs électriques requis (pour la réfrigération, par exemple), et d'autres besoins (comme des châssis pour bennes à ordures, concasseurs mobiles, compartiments à grains, etc.). Les châssis qu'Ocean Trailer importe ne peuvent rien transporter même une fois totalement montés, parce qu'ils ne comprennent pas de dispositif permettant de fixer les marchandises de manière sécuritaire pour le transport.

71. M^{me} Selby a passé en revue les raisons pour lesquelles elle avait prôné un changement de classement après avoir été appelée à réaliser un audit par Ocean Trailer. Le Tribunal a déterminé que ce témoignage avait une pertinence limitée, car il portait soit sur l'interprétation du tarif comme tel (une question susceptible d'argument juridique par le conseiller juridique) soit sur la procédure devant l'ASFC (ce qui n'est pas pertinent, étant donné que les appels sont entendus *de novo* par le Tribunal).

72. M. Quinn a témoigné que le châssis ne peut transporter de marchandises; seul le conteneur au-dessus du châssis peut le faire. Il a affirmé que TransX achète des conteneurs, mais non des châssis, de CIMC. Il a confirmé qu'il fallait de quatre à cinq heures environ pour installer une béquille sur le châssis.

73. M. O'Dwyer est PDG de Checker Flag Leasing Inc., une entreprise établie en Ontario qui distribue les châssis de CIMC. L'entreprise exploite un centre d'inspection agréé par la province, qui comprend un stock de pièces utilisées dans le montage des châssis. Il a témoigné qu'il recevait les châssis de CIMC dans des conteneurs, non montés, et expliqué qu'il devait souvent ajouter des pièces lors de l'assemblage d'une unité, en fonction des spécifications du client. Le processus complet demande environ 20 heures de travail. Il a également expliqué qu'un châssis était fondamentalement un diabolos allongé, en ce sens qu'il s'apparente à un cadre ou à un train de roulement qui peut transporter des marchandises seulement si une pièce d'équipement, comme une caisse de stockage, lui est ajoutée.

74. Tous les éléments de preuve, y compris les observations d'Ocean Trailer et les spécifications des marchandises en cause, montrent que les marchandises en cause comprennent plus que de simples cadres de châssis pour semi-remorques. Ils comprennent plutôt d'autres articles : attelages, chevilles d'attelage, traverses danseuses, butoirs, pneus et jantes, freins, suspensions, essieux, roulements, étriers, bavettes garde-boue et matériel électrique (éclairage, réflecteurs, faisceaux de câblage, etc.). En ce sens, les marchandises en cause ressemblent davantage à des automobiles importées auxquelles manquent quelques pièces (béquille, verrous rotatifs et caisse ou plateforme) plutôt qu'à de simples cadres d'automobile.

75. Les notes explicatives du chapitre 87, selon lesquelles la règle 2a) s'applique au classement des véhicules incomplets (comme les semi-remorques), renforcent cette conclusion. Elles donnent l'exemple d'une automobile dépourvue de ses roues ou pneumatiques, ou non munie de son moteur ou dont l'intérieur reste à achever. Dans le même ordre d'idées, les notes explicatives du chapitre 86 prévoient que « [l]es véhicules incomplets ou non finis sont classés avec les véhicules complets ou terminés dès l'instant qu'ils en présentent les caractéristiques essentielles. On considère notamment comme tels [...] 3) Des châssis de wagons munis seulement de leurs organes de suspension et de roulement ». Les marchandises en cause sont dans un état similaire lors de leur importation, car il leur manque la caisse ou la plateforme dont elles ont besoin pour exécuter leur fonction prévue (le transport de marchandises), mais elles sont tout de même reconnaissables comme étant essentiellement des sous-châssis de semi-remorques, qui sont fondamentalement des châssis.

76. De plus, le fait que les marchandises en cause sont importées dans des ensembles qui comprennent la plupart des composants nécessaires au montage de semi-remorques joue en défaveur de leur classement comme simples parties. Dans la description des parties de remorques et de semi-remorques figurant dans les *Notes explicatives*, les « châssis et leurs parties (longerons, traverses, etc.) » sont énumérés séparément des autres parties comme les « essieux », les « roues », les « systèmes d'attelage » et les « dispositifs de freinage ». Les marchandises en cause comprennent non seulement ces dernières parties, mais aussi de nombreuses autres, comme des systèmes électriques et des systèmes de suspension. En ce sens, elles ressemblent davantage à un modèle (non monté) de semi-remorque, plutôt qu'à des éléments constitutifs individuels. De ce point de vue global, leur caractéristique essentielle de semi-remorque peut être mise en évidence.

77. La nomenclature utilisée par le vendeur et l'acheteur appuie également la conclusion voulant que les marchandises en cause soient essentiellement des semi-remorques. CIMC facture les marchandises en cause comme des « châssis de remorques porte-conteneurs »⁵⁴ [traduction]. Dans la convention d'achat conclue entre CIMC et Ocean Trailer, les marchandises en cause sont décrites au moyen de termes de l'industrie du camionnage applicables à des remorques, p. ex. « tridem », « combiné » « CC », « tandem », « GL » et « sellette »⁵⁵ [traductions]. De plus, l'appellation sous laquelle l'appelante fait affaire comprend le mot anglais « trailer », qui signifie remorque, et non pas les termes anglais qui signifient châssis, sous-châssis, etc.

78. En ce qui concerne les photographies produites par Ocean Trailer, M. Chafe a témoigné que la photographie la plus représentative des marchandises en cause à l'état fini, monté, était la pièce 1D (un châssis combiné produit par Ocean Trailer)⁵⁶. Ce véhicule ne pourrait transporter de marchandises, contrairement au véhicule montré à la pièce 1C⁵⁷, qui comporte une caisse conteneur sur le cadre de châssis et pourrait être décrit comme une remorque si la caisse conteneur et le châssis étaient joints en permanence. M. Chafe a affirmé qu'Ocean Trailer ne vendait jamais de châssis et de conteneurs comme des ensembles combinés. Il a également dit que les pièces 14A⁵⁸, 14B⁵⁹ et 14C⁶⁰ étaient des diabolos, qui sont semblables à des châssis (les deux ne peuvent transporter de marchandises ni de personnes et servent à relier deux remorques ensemble), mais plus courts.

79. Selon les renseignements présentés ci-dessus, Ocean Trailer affirme que les marchandises en cause ne pourraient être immatriculées ni fonctionner comme des semi-remorques même lorsqu'elles sont entièrement montées. Toutefois, la règle 2a), examinée ci-dessus, s'applique même si un ou des composants nécessaires manquent⁶¹. De plus, le Tribunal a déjà statué que le régime réglementaire national n'est pas pertinent aux fins de classement tarifaire, à moins qu'il ne soit intégré au tarif ou utile pour comprendre

54. Pièce AP-2017-031-15A, annexe 3 à la p. 40, vol. 1.

55. *Ibid.*, annexe 4 aux p. 60-66, vol. 1.

56. Pièce AP-2017-031-A-04 à la p. 1.

57. Pièce AP-2017-031-A-03 à la p. 1.

58. Pièce AP-2017-031-A55 à la p. 1.

59. Pièce AP-2017-031-A56 à la p. 1.

60. Pièce AP-2017-031-A57 à la p. 1.

61. Voir, par exemple, *Viessmann Manufacturing Company Inc. c. Sous-ministre du Revenu national* (14 novembre 1997), AP-96-196 à AP-96-198 (TCCE) à la p. 6 (où le Tribunal conclut que le fait que les marchandises en cause ne forment pas une chaudière complète au moment de leur importation et ne puissent pas fonctionner de façon sécuritaire n'est pas déterminant, pour autant qu'elles présentent « la caractéristique principale d'une chaudière, c'est-à-dire l'échangeur de chaleur » ainsi que « le brûleur, le collecteur, les panneaux extérieurs et divers autres composants »).

l'usage d'un terme dans l'industrie⁶². Ocean Trailer n'a pas fourni d'éléments de preuve établissant que le tarif fait mention des lois et des règlements provinciaux et fédéraux du Canada sur l'immatriculation et l'utilisation des semi-remorques. Par ailleurs, les témoignages⁶³ livrés par les témoins d'Ocean Trailer quant à leur usage des termes « châssis » et « remorque » cadrent avec l'analyse du Tribunal exposée ci-dessus, c'est-à-dire qu'un châssis est essentiellement une remorque ou une semi-remorque incomplète, à laquelle il manque seulement un conteneur (joint en permanence) ou une plateforme pour le transport de marchandises. Par conséquent, le Tribunal détermine que le régime réglementaire national régissant l'utilisation et l'immatriculation de châssis et de remorques ou de semi-remorques n'est pas pertinent aux fins de classement aux termes de la règle 2a).

80. Le Tribunal, ajoute Ocean Trailer, devrait déterminer que les marchandises en cause sont seulement des parties, étant donné qu'elles représentent une fraction de la valeur d'une semi-remorque à l'état fini. Selon les affirmations d'Ocean Trailer examinées ci-dessus, les marchandises en cause constituent à peine 10 % des composants de la semi-remorque à l'état fini, leur valeur représente environ la moitié seulement de la valeur de la remorque finie, et elles nécessitent de 10 à 40 heures de travail de transformation. Ces données figurent dans le mémoire de l'appelante, sans aucun renvoi à des éléments de preuve qui pourraient les corroborer. Bien que le Tribunal ait demandé des documents pour vérifier ces chiffres, les seuls documents fournis par Ocean Trailer étaient un assortiment de 20 pages de factures, de soumissions et d'imprimés non précisés déposés le 26 mars 2018. Rien n'indique clairement lesquels de ces documents, le cas échéant, s'appliquent aux marchandises en cause. Ils semblent concerner des travaux réalisés sur d'autres marchandises. Même à supposer qu'ils soient applicables ou, à tout le moins, représentatifs, ils ne corroborent pas l'allégation selon laquelle les marchandises en cause constituent à peine 10 % des composants d'une semi-remorque à l'état fini ou que leur valeur représente environ la moitié seulement de la valeur d'une semi-remorque finie. Les marchandises en cause sont facturées par CIMC à Ocean Trailer de 12 000 \$ à 17 000 \$ l'unité environ⁶⁴. Les documents déposés le 26 mars 2018 comprennent des factures ou des soumissions pour des travaux d'une valeur nettement inférieure (à trois ou quatre chiffres)⁶⁵. Rien ne montre que les travaux effectués par Ocean Trailer ou les composants qu'elle ajoute aux marchandises en cause pour pouvoir les intégrer dans des semi-remorques complètes et montées ont une valeur qui avoisine celle des marchandises en cause, et encore moins qu'elle la dépasserait⁶⁶.

81. D'après l'ensemble des faits exposés ci-dessus, le Tribunal conclut que la première condition pour l'application de la règle 2a) est remplie : les marchandises en cause présentent les caractéristiques essentielles des semi-remorques.

62. Voir *Nestlé Canada Inc. c. Président de l'Agence des services frontaliers du Canada* (7 février 2017), AP-2015-027 (TCCE) aux par. 19 et 58; *LRI Lighting International c. Président de l'Agence des services frontaliers du Canada*, AP-2016-007 (TCCE) aux par. 45-46; *J. Cheese Inc. c. Président de l'Agence des services frontaliers du Canada* (13 septembre 2016), AP-2015-011 (TCCE) au par. 73; *Outdoor Gear Canada* (21 novembre 2011), AP-2010-060 (TCCE) au par. 44.

63. *Transcription de l'audience publique*, 27 mars 2018, aux pp. 10, 20, 43, 46-47, 107, 120.

64. Pièce AP-2017-031-15A, annexe 2 aux pp. 26-57, vol. 1.

65. Pièce AP-2017-031-35 aux pp. 11-30, vol. 1A.

66. Il ne faut pas pour autant minimiser la capacité ou la valeur apportée par Ocean Trailer à l'industrie du camionnage. Le Tribunal reconnaît qu'Ocean Trailer effectue d'autres importants travaux afin de personnaliser les châssis pour les clients, en ajoutant, par exemple, des systèmes de réfrigération et d'autres fonctions. Toutefois, les seuls composants ou travaux additionnels pertinents aux fins du classement tarifaire sont les composants et les travaux nécessaires pour que le châssis présente les caractéristiques essentielles d'une semi-remorque. La réfrigération et les autres ajouts personnalisés, bien qu'ils soient d'une grande valeur pour certains clients, ne constituent pas des caractéristiques essentielles des semi-remorques, selon les définitions figurant dans le tarif et dans les *Notes explicatives*.

Opération de montage par rapport à opération d'ouvraison

82. Selon la deuxième condition commandant l'application de la règle 2a), énoncée ci-dessus, les marchandises en cause peuvent être rendues complètes par assemblage soit à l'aide de moyens comme des vis, boulons, écrous, soit par rivetage ou soudage, mais ne doivent subir « aucune opération d'ouvraison ».

83. Ocean Trailer a appelé deux témoins pour parler de ses opérations de transformation : M. Jamie Darby et M. Darryl Chafe.

84. M. Darby a témoigné qu'au moment de leur importation, les marchandises en cause sont démontées et dans un état semblable aux composants montrés à la pièce 3A⁶⁷. M. Darby a expliqué en détail le processus de montage des marchandises en cause. Parfois, le châssis vient avec la béquille, mais parfois non – tout dépend de la commande du client. Il a affirmé que les travaux effectués par Ocean Trailer prennent de 10 à 40 heures, en fonction de la commande. Les travaux commencent par la béquille, pour laquelle Ocean Trailer attachera, par soudage, des supports structuraux puis des entretoises au cadre de châssis. Ensuite, Ocean Trailer soude des traverses danseuses additionnelles (au besoin) au cadre de châssis ainsi que des verrous rotatifs pour arrimer la caisse. Ocean Trailer soudera aussi les traverses, les supports de groupe électrogène et les essieux. En contre-interrogatoire, invité à dire si certaines méthodes de montage ne supposaient pas de soudage ou de rivetage, M. Darby a confirmé que tout était soudé ou riveté au cadre, à part le système d'éclairage ou le système électrique, qui était installé⁶⁸. Le témoignage de M. Chafe sur les travaux effectués par Ocean Trailer recoupe les renseignements fournis par M. Darby et cadrerait avec ces renseignements.

85. Dans l'ensemble de sa preuve, Ocean Trailer n'a indiqué aucune opération d'ouvraison additionnelle qu'elle réaliserait sur les marchandises en cause pour les transformer en châssis complets, même après avoir été invitée à le faire par le Tribunal dans la lettre datée du 15 mars 2018. De plus, en contre-interrogatoire, M. Darby ne pouvait désigner aucune opération d'ouvraison effectuée sur les marchandises en cause, mis à part le soudage, le rivetage le boulonnage et l'installation des systèmes électriques (c'est-à-dire l'installation des faisceaux de câblage et de l'éclairage sur et dans le châssis)⁶⁹. Ce fait a été corroboré par le propre témoignage de M. Chafe. Il a déclaré qu'une fois la caisse ou la plateforme chargée sur le châssis, la seule distinction avec une semi-remorque tient à ce que, dans le cas de la semi-remorque, le châssis et la caisse conteneur ou la plateforme sont « joints [...] Ils sont fixés. Ils ne peuvent être changés. C'est coulé dans le béton [...] Ces deux pièces d'équipement sont mariées »⁷⁰. Lorsque le Tribunal a demandé en retour à M. Chafe si la seule différence entre la pièce d'équipement montrée sur la pièce 1C et une vraie remorque était le moyen de fabrication, la manière dont ces articles sont montés, M. Chafe a répondu « exact »⁷¹ [traduction]. Ce mariage du châssis et de la caisse conteneur ou plateforme est obtenu au moyen d'un dispositif d'attelage mécanique assemblé soit à l'aide de vis, de boulons et d'écrous, soit par rivetage ou soudage. Rien dans le dossier n'indique qu'une autre « opération d'ouvraison » est nécessaire.

86. Par conséquent, étant donné que les seuls travaux effectués sur les marchandises en cause sont des opérations de montage, la deuxième condition commandant l'application de la règle 2a) est remplie.

67. Pièce AP-2017-031-A-08 à la p. 1.

68. *Transcription de l'audience publique*, 27 mars 2018, à la p. 90.

69. *Ibid.*, aux pp. 89-90.

70. *Ibid.*, à la p. 76.

71. *Ibid.*

Comme les deux conditions sont respectées, la règle 2a) s'applique, et les marchandises en cause sont correctement classées à titre de remorques montées, complètes, dans la sous-position n° 8716.39.

Position, sous-position et numéro tarifaire

87. Aux termes de la règle 6 des *Règles générales*, le classement des marchandises dans la sous-position d'une même position est déterminé légalement d'après les termes de ces sous-positions et des notes des sous-positions connexes ainsi que, *mutatis mutandis*, d'après les règles 1 à 5. Seules les sous-positions de même niveau peuvent être comparées.

88. Il y a six sous-positions à un tiret ou de niveau 1. Les six sous-positions sont les suivantes :

- A. -Remorques et semi-remorques pour l'habitation ou le camping, du type caravane;
- B. - Remorques et semi-remorques autochargeuses et autodéchargeuses, pour usages agricoles;
- C. -Autres remorques et semi-remorques pour le transport de marchandises;
- D. -Autres remorques et semi-remorques;
- E. -Autres véhicules;
- F. -Parties.

89. Étant donné qu'aucune sous-position à un tiret ne les décrit plus précisément, les marchandises en cause sont correctement classées dans la sous-position « Autres remorques et semi-remorques pour le transport de marchandises ».

90. Au niveau des sous-positions à deux tirets, les catégories pertinentes sont « Citernes » (8716.31) ou « Autres » (8716.39). Étant donné que les marchandises en cause sont des semi-remorques porte-conteneurs pour tracteurs routiers et non des citernes, les marchandises en cause s'inscrivent dans la sous-position résiduelle n° 8716.39, « Autres ».

91. La sous-position n° 8716.39 comporte trois numéros tarifaires : « Remorques à structure d'aluminium à panneau central amovible pour le bétail » (8716.39.10); « Charrettes agricoles, voitures de débardage ou voitures à marchandises » (8716.39.20); et « Remorques et semi-remorques pour tracteurs routiers ou pour véhicules automobiles pour le transport de marchandises » (8716.39.30). Étant donné que les marchandises en cause sont semi-remorques porte-conteneurs pour tracteurs routiers pour le transport de marchandises, elles sont classées le plus correctement dans le numéro tarifaire 8716.39.30, comme l'a déterminé l'ASFC.

DÉCISION

92. Pour les motifs exposés ci-dessus, l'appel est rejeté.

Serge Fréchette
Serge Fréchette
Membre président