



Tribunal canadien du  
commerce extérieur

Canadian International  
Trade Tribunal

TRIBUNAL CANADIEN  
DU COMMERCE  
EXTÉRIEUR

# Appels

---

## DÉCISION ET MOTIFS

Appel n° AP-2018-029

Atlantic Owl (PAS) Limited Partnership

c.

Président de l'Agence des services  
frontaliers du Canada

*Décision et motifs rendus  
le vendredi 21 février 2020*

*Corrigendum rendu  
le lundi 23 novembre 2020*

**TABLE DES MATIÈRES**

DÉCISION.....	i
CORRIGENDUM.....	ii
EXPOSÉ DES MOTIFS.....	1
INTRODUCTION.....	1
CONTEXTE ET HISTORIQUE DE LA PROCÉDURE.....	1
DESCRIPTION DES MARCHANDISES EN CAUSE.....	5
POSITION DES PARTIES.....	6
Atlantic Owl.....	6
ASFC.....	7
ANALYSE.....	7
Compétence.....	7
Classement tarifaire du navire.....	12
DÉCISION.....	12
ANNEXE I : CADRE LÉGISLATIF.....	13
Étapes du classement tarifaire.....	13
Nomenclature tarifaire et notes pertinentes.....	14

EU ÉGARD À un appel entendu le 24 octobre 2019 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 une décision rendue par le président de l'Agence des services frontaliers du Canada le 18 mai 2018 concernant une demande de révision aux termes du paragraphe 60(4) de la *Loi sur les douanes*.

**ENTRE**

**ATLANTIC OWL (PAS) LIMITED PARTNERSHIP**

**Appelante**

**ET**

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

**Intimé**

**DÉCISION**

L'appel est rejeté.

Peter Burn

---

Peter Burn

Membre président

EU ÉGARD À un appel entendu le 24 octobre 2019 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 une décision rendue par le président de l'Agence des services frontaliers du Canada le 18 mai 2018 concernant une demande de révision aux termes du paragraphe 60(4) de la *Loi sur les douanes*.

**ENTRE****ATLANTIC OWL (PAS) LIMITED PARTNERSHIP****Appelante****ET****LE PRÉSIDENT DE L'AGENCE DES SERVICES FRONTALIERS  
DU CANADA****Intimé****CORRIGENDUM**

La deuxième phrase du paragraphe 35 de l'exposé des motifs aurait dû être formulée ainsi :

Les parties conviennent que, s'ils sont importés séparément, les ROV doivent être classés dans la position 84.79 et que le *Paul A. Sacuta* doit être classé dans la position 89.06.

Par ordre du Tribunal,

Peter Burn

---

Peter Burn

Membre président

Lieu de l'audience : Ottawa (Ontario)  
Date de l'audience : le 24 octobre 2019

Membre du Tribunal : Peter Burn, membre président

Personnel de soutien : Kalyn Eadie, conseillère juridique

**PARTICIPANTS :****Appelante**

Atlantic Owl (PAS) Limited Partnership

**Conseiller/représentant**

Roderick H. Rogers, c.r.

**Intimé**Président de l'Agence des services frontaliers du  
Canada**Conseiller/représentant**

Luc Vaillancourt

**Intervenante**

Oceaneering Canada Ltd.

**Conseiller/représentant**

Roderick H. Rogers, c.r.

**TÉMOIN :**

Anthony Harwin  
Directeur, Région des Amériques – ROV  
Oceaneering International Inc.

Veillez adresser toutes les communications au :

Greffier  
Secrétariat du Tribunal canadien du commerce extérieur  
15<sup>e</sup> 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 est interjeté devant le Tribunal canadien du commerce extérieur par Atlantic Owl (PAS) Limited Partnership (Atlantic Owl), conformément au paragraphe 67(1) de la *Loi sur les douanes*<sup>1</sup>, contre une décision rendue le 18 mai 2018 par l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) aux termes du paragraphe 60(4) de la *Loi*.

[2] Atlantic Owl fait appel du classement tarifaire de deux robots sous-marins de type ROV (ROV), qui étaient à bord du *Paul A. Sacuta* (le navire) au moment de son importation au Canada. Atlantic Owl soutient que les ROV doivent être classés dans le numéro tarifaire 8479.89.90 à titre d'« autres machines et appareils mécaniques ayant une fonction propre, non dénommés ni compris ailleurs dans le Chapitre 84 ».

[3] L'ASFC soutient que le classement tarifaire des ROV ne peut être contesté étant donné que les ROV font partie de l'équipement du navire et qu'ils n'ont pas été présentés séparément du navire. Selon l'ASFC, la seule question dont le Tribunal est saisi est celle du classement tarifaire du navire. L'ASFC est d'avis que le navire doit être classé dans le numéro tarifaire 8906.90.99 à titre d'« autres bateaux ».

[4] Les questions à trancher dans le cadre de l'appel sont les suivantes :

1. Le Tribunal a-t-il compétence pour conclure que les marchandises en cause ne sont pas celles qui ont été décrites dans la documentation des douanes au moment de l'importation?
2. Si le Tribunal a compétence, les ROV ont-ils été correctement considérés comme une partie du navire au moment de l'importation?
3. Dans la négative, et étant donné qu'ils n'ont pas été présentés séparément du navire au moment de l'importation, est-il maintenant possible pour le Tribunal de déterminer leur classement tarifaire?

### CONTEXTE ET HISTORIQUE DE LA PROCÉDURE

[5] Le présent appel pourrait s'intituler *La Comédie des erreurs*. En raison de la nature des questions en litige, il est nécessaire de fournir quelques renseignements généraux sur les relations contractuelles entre les parties en cause et présenter la séquence des événements ayant mené à l'arrivée du navire au Canada et les échanges subséquents entre l'appelante et l'ASFC.

[6] Le *Paul A. Sacuta* est un navire ravitailleur polyvalent construit pour Atlantic Owl, qui en est également le propriétaire. Une entreprise affiliée d'Atlantic Owl – Atlantic Towing – exploite le navire. ExxonMobil a conclu un contrat avec Atlantic Towing pour que celle-ci lui fournisse un navire pour l'appuyer dans le cadre d'inspections sous-marines, de travaux de maintenance et de réparation ainsi que pour fournir un support logistique à ses plates-formes de forage pétrolier au large de Terre-Neuve<sup>2</sup>.

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

<sup>2</sup> Pièce AP-2018-029-07B, onglet 26, vol. 1; pièce AP-2018-029-10A, onglets 5-6, vol. 1; pièce AP-2018-029-10B (protégée), onglet 7, vol. 2.

[7] Deux systèmes ROV, qui comprennent des véhicules submersibles ainsi que l'équipement requis pour les faire fonctionner, se trouvaient à bord du *Paul A. Sacuta* au moment de l'importation. Les ROV appartenaient à Marine Production Systems Ltd., filiale en propriété exclusive d'Oceaneering International Ltd., et Oceaneering Canada Ltd. (Oceaneering), autre filiale en propriété exclusive d'Oceaneering International Ltd., les lui louait. ExxonMobil avait conclu un contrat avec Oceaneering pour que cette dernière fournisse des services de ROV pour le projet Hibernia Oil and Gas Field au large de Terre-Neuve<sup>3</sup>.

[8] Le *Paul A. Sacuta* se préparait à quitter le chantier naval en Roumanie au moment où les contrats précédents relatifs aux ROV étaient sur le point de se terminer. Selon ExxonMobil, le *Paul A. Sacuta* est allé chercher les ROV à Rotterdam, aux Pays-Bas, avant de venir au Canada, profitant ainsi du voyage du navire pour transporter les ROV<sup>4</sup>. La preuve présentée au Tribunal démontrait que les systèmes ROV ont été convenablement installés sur le navire à Rotterdam de manière à assurer leur transport de façon sécuritaire jusqu'aux eaux canadiennes, mais ils n'étaient ni entièrement installés ni prêts à être utilisés lorsque le navire est arrivé au Canada<sup>5</sup>.

[9] Le navire (qui avait les ROV à bord) est arrivé au Canada le 10 mars 2017, ce qui voulait dire, selon la *Loi* et les règlements applicables, que l'importateur avait jusqu'au 24 mars 2017 pour fournir l'information sur le dédouanement<sup>6</sup>.

[10] Le 21 mars 2017, le courtier en douane agissant pour le compte d'Atlantic Owl a demandé un avis à l'ASFC (avis qu'Atlantic Owl a appelé la « décision rapide » [traduction]), pour savoir si les ROV devaient faire l'objet d'une déclaration en détail distincte de celle du navire<sup>7</sup>. L'ASFC a demandé des renseignements supplémentaires au sujet des ROV et du navire, lesquels lui ont été fournis le 23 mars 2017. Le courtier en douane a demandé de lui donner une réponse avant la fin de la journée du 24 mars 2017<sup>8</sup>. Le 24 mars, l'ASFC a répondu ce qui suit :

Si vous devez absolument avoir une réponse aujourd'hui, les indications de l'unité de la politique tarifaire sont que *si le ROV installé sert au fonctionnement du navire*, les marchandises doivent faire l'objet d'une déclaration en détail dans une même position et être classées conjointement avec le navire.

S'il est importé séparément, le ROV doit faire l'objet d'une déclaration en détail dans une autre position, vraisemblablement dans la position 84.79.

Étant donné le délai que vous nous avez donné, les détails complexes décrits ci-dessous qui pourraient exiger un suivi supplémentaire et l'absence aujourd'hui de l'agent du tarif qui devait initialement s'occuper du dossier, il s'agit de la réponse la plus précise que nous pouvons vous donner à l'heure actuelle<sup>9</sup>.

[Nos italiques, traduction]

<sup>3</sup> Pièce AP-2018-029-16A, onglet 2, p. 35, vol. 1; pièce AP-2018-029-07B, onglet 13, vol. 1.

<sup>4</sup> Pièce AP-2018-029-16A, onglet 2, p. 34; *Transcription de l'audience publique*, p. 67.

<sup>5</sup> Pièce AP-2018-029-07B, onglet 19, vol. 1; *Transcription de l'audience publique*, p. 49-50, 67-68, 102-108.

<sup>6</sup> Pièce AP-2018-029-16A, onglet 2, p. 38, vol. 1; *Transcription de l'audience publique*, p. 132.

<sup>7</sup> Pièce AP-2018-029-16A, onglet 2, p. 38-39, vol. 1.

<sup>8</sup> *Ibid.*, p. 33-37.

<sup>9</sup> *Ibid.*, p. 28, vol. 1.

[11] Pour des raisons inconnues, l'appelante a choisi de faire une déclaration en détail pour le navire et les ROV dans une seule position (le navire), et a donc déclaré aux fins de classement le numéro tarifaire 8901.90.90. La valeur des ROV était incluse dans le calcul de la valeur en douane du navire.

[12] Au plus tard le 29 mars 2017, le courtier en douane a demandé à l'ASFC des clarifications au sujet de sa réponse du 24 mars<sup>10</sup>. Le 5 avril 2017, l'ASFC a donné sa réponse définitive à la question posée par l'agent en douane avant l'importation. Cette réponse est formulée comme suit :

Après discussions à l'interne, nous avons conclu que si le ROV est importé (à savoir s'il reste au Canada), il peut être déclaré séparément, classé de façon indépendante et se voir imposer ses propres droits et taxes, le cas échéant; toutefois, s'il est simplement utilisé pendant que le navire se trouve dans les eaux canadiennes et quitte ensuite celles-ci avec le navire, il est considéré comme une partie de l'équipement du navire et ne peut être déclaré séparément<sup>11</sup>.

[Traduction]

[13] Malheureusement, rien n'indique que l'appelante ait signalé à l'ASFC qu'aucun des deux scénarios décrits dans la réponse du 5 avril ne correspondait aux faits de l'affaire, à savoir que les ROV étaient utilisés pendant que le navire se trouvait dans les eaux canadiennes mais pouvaient quitter le Canada séparément du navire advenant la résiliation du contrat.

[14] Le 2 mai 2017, Atlantic Owl a déposé une demande de remboursement aux termes de l'alinéa 74(1)e) de la *Loi*, dont voici les extraits pertinents :

[...] le demandeur qui a payé des droits sur des marchandises importées peut [...] faire une demande de remboursement de tout ou partie de ces droits [...] dans les cas suivants :

[...]

e) les marchandises ont fait l'objet d'un paiement de droits excédentaire ou erroné résultant d'une erreur de détermination, en application du paragraphe 58(2) de leur origine [...], de leur classement tarifaire ou de leur valeur en douane et elles n'ont pas fait l'objet de la décision prévue à l'un ou l'autre des articles 59 à 61;

[15] Le 2 mai 2017, la demande de remboursement faisait état d'une erreur de détermination du *classement tarifaire* – et non de l'origine ni de la valeur en douane. Sans remettre en cause le classement tarifaire du navire, Atlantic Owl soutenait dans sa demande de remboursement que les ROV – qui, comme on l'a vu, *n'avaient pas* fait l'objet d'une déclaration en détail distincte, mais avaient plutôt été considérés comme une partie du navire – devaient être classés séparément à titre de « robots industriels, non dénommés ni compris ailleurs » dans le numéro tarifaire 8479.50.00 parce qu'ils appartenaient à une entreprise autre que l'entreprise importatrice et qu'ils ne constituaient pas une partie permanente du navire. (Comme le numéro tarifaire 8479.50.00 correspond à des produits

---

<sup>10</sup> *Ibid.*, p. 27, vol. 1.

<sup>11</sup> *Ibid.*, p. 26, vol. 1.

exemptés de droits, Atlantic Owl a demandé un remboursement des droits et taxes excédentaires qu'elle avait payés en raison de l'inclusion des ROV dans la valeur en douane du navire<sup>12</sup>.)

[16] Le 10 juillet 2017, l'ASFC a demandé à Atlantic Owl des renseignements supplémentaires. Par l'entremise d'Oceaneering, Atlantic Owl lui a remis une copie du contrat liant Oceaneering et ExxonMobil. En août 2017, l'ASFC a demandé des renseignements supplémentaires concernant l'installation des ROV sur le navire. Atlantic Owl lui a fait parvenir ces renseignements par l'entremise d'Oceaneering le 30 août 2017<sup>13</sup>.

[17] Le 31 août 2017, l'ASFC a refusé la demande de remboursement. La décision de l'ASFC indique que les ROV qui étaient « importés étaient entièrement installés sur le navire *Paul A. Sacuta* et [que] sur la déclaration de douane, le navire et le ROV ont été déclarés sur la même ligne dans la position 8901.90.99.00 » [traduction] et que « la demande est refusée parce qu'au moment de l'importation, le ROV était entièrement installé sur le navire et opérationnel. Par conséquent, votre demande est refusée et le ROV demeure classé avec le navire conformément à la déclaration »<sup>14</sup> [traduction].

[18] Le 30 octobre 2017, Atlantic Owl a demandé un réexamen du classement tarifaire en application du paragraphe 60(1) de la *Loi*. Atlantic Owl faisait valoir que la fonction des ROV était différente et distincte de celle du navire, comme l'a conclu le Tribunal dans *Oceaneering Canada Limited c. Président de l'Agence des services frontaliers du Canada*<sup>15</sup>, et que le classement des ROV devait donc être également distinct et refléter la fonction propre des ROV. Elle a ajouté que les ROV devaient donc être classés dans le numéro tarifaire 8479.89.90 à titre d'« autres machines »<sup>16</sup>.

[19] Le 18 mai 2018, l'ASFC a demandé un réexamen aux termes de l'alinéa 60(4)b) de la *Loi*. Dans la lettre jointe à la décision, l'ASFC a écrit ce qui suit :

La question en litige est de savoir si le ROV est classé dans 8901.90.99.00 à titre d'*Autres bateaux pour le transport de marchandises et autres bateaux conçus à la fois pour le transport de personnes et de marchandises* (position de l'Agence) ou dans 8479.89.90.90 à titre de *Machines et appareils mécaniques ayant une fonction propre, non dénommés ni compris ailleurs dans le présent Chapitre . . . Autres . . . Autres . . . Autres* (votre position).

Vous prétendez que parce que la fonction du ROV est différente et distincte de la fonction du navire, le classement du ROV devrait aussi être distinct et refléter la fonction propre du ROV.

[...]

<sup>12</sup> Pièce AP-2018-029-07B, onglet 2, vol. 1.

<sup>13</sup> *Ibid.*, onglets 17-19.

<sup>14</sup> *Ibid.*, onglet 20, p. 176.

<sup>15</sup> (19 février 2014), AP-2012-017 (TCCE). Dans cette affaire, le Tribunal a examiné si un ROV devrait être classé dans la position 89.05 ou dans la position 84.79. La position 84.79 indique « ayant une fonction propre ». Dans le cadre de l'exercice de classement tarifaire, le Tribunal devait par conséquent chercher à savoir si le ROV en cause avait une fonction qui était distincte de celle du navire sur lequel il se trouvait. Dans cette affaire, le ROV avait toutefois été présenté séparément du navire.

<sup>16</sup> Pièce AP-2019-029-07B, onglet 1, vol. 1.

Au moment de l'importation, le ROV était installé sur le navire et était entièrement opérationnel. Le ROV et le navire travaillent ensemble pour effectuer le travail pour lequel les services de l'entreprise ont été retenus et ne peut par conséquent pas être classé séparément.

Le ROV ne peut être considéré comme une importation distincte.

Le classement doit être celui du navire, dont fait partie le ROV.

Par conséquent, le ROV reste classé dans 8901.90.99.00.

Si le ROV avait été importé séparément, il aurait été classé dans la position 84.79.

De même, si le navire avait été utilisé uniquement comme moyen de transport, le ROV aurait été classé dans la position 84.79<sup>17</sup>.

[Italiques dans l'original, traduction]

[20] Le 15 août 2018, Atlantic Owl et Oceaneering ont déposé conjointement un avis d'appel auprès du Tribunal. Le 17 octobre 2018, le Tribunal a rendu une ordonnance modifiant la qualité d'appelante d'Oceaneering pour celle d'intervenante<sup>18</sup>.

[21] Le mémoire de l'appelante a été déposé le 15 octobre 2019, et celui de l'intimée, le 10 décembre 2018. Dans son mémoire, l'ASFC fait valoir que la seule marchandise qui a été importée est le navire et que, par conséquent, le Tribunal ne peut que déterminer si le classement tarifaire du navire est correct.

[22] Après examen du mémoire de l'intimée, le Tribunal a annulé l'audience prévue en mars 2019 et a demandé aux parties de lui remettre des observations et preuves supplémentaires concernant la nature des marchandises en cause. Le Tribunal a aussi demandé des observations sur la question de savoir s'il avait compétence pour déterminer si les marchandises en cause dans l'appel sont différentes de celles décrites dans la documentation des douanes au moment de l'importation. Les observations additionnelles ont été reçues en avril 2019.

[23] Le 24 octobre 2019, le Tribunal a tenu une audience publique à Ottawa (Ontario). Atlantic Owl a appelé M. Anthony Harwin, d'Oceaneering International Inc., comme témoin. L'ASFC n'a appelé aucun témoin.

## **DESCRIPTION DES MARCHANDISES EN CAUSE**

[24] Atlantic Owl soutient que les marchandises en cause sont deux systèmes ROV, soit des véhicules robotisés submersibles sans pilote adaptés au travail sous-marin. Chaque système ROV comprend un système de gestion de câble ombilical (ou « cage »), un système de lancement et de récupération (un portique en A/pont roulant de type portique, un treuil à compensation active de la houle, un tambour de treuil et un câble ombilical blindé), une unité hydraulique, une connexion/interface/arrimage au pont du hangar, des transformateurs à haute tension et armoires de distribution électrique, un équipement de salle de contrôle et un système de communication<sup>19</sup>.

---

<sup>17</sup> Pièce AP-2018-029-01, p. 38-39, vol. 1.

<sup>18</sup> Pièce AP-2018-029-09, vol. 1.

<sup>19</sup> Pièce AP-2018-029-07B, onglets 4 et 5, vol. 1.

[25] L'ASFC soutient que la marchandise en cause est le *Paul A. Sacuta*, décrit comme un navire ravitailleur polyvalent équipé pour effectuer des travaux d'inspection, de maintenance et de réparation. Ce navire a une capacité de remorquage supérieure à celle d'autres navires ravitailleurs, ce qui lui permet de fournir un « soutien de ravitaillement ». Il peut aussi fournir des services de « gestion des glaces » et est opérationnel dans la banquise. Il a une grande capacité de chargement et de passagers. Il convient de noter que deux hangars ROV ont été intégrés à la conception du navire<sup>20</sup>.

## POSITION DES PARTIES

### Atlantic Owl

[26] Atlantic Owl soutient que le Tribunal a le pouvoir de déterminer la nature d'une marchandise, y compris celui de déterminer si la marchandise en cause est autre que celle qui est décrite dans la documentation des douanes au moment de l'importation. Subsidiairement, Atlantic Owl affirme que le Tribunal a compétence pour déterminer si les ROV doivent être classés séparément du navire ou conjointement avec celui-ci. Selon Atlantic Owl, le paragraphe 67(1) de la *Loi* et l'article 16 de la *Loi sur le TCCE* confèrent une large compétence au Tribunal, y compris celle de déterminer la validité et le bien-fondé d'une décision rendue au titre de l'article 60<sup>21</sup>. Atlantic Owl soutient que ce pouvoir comprend celui de déterminer la validité ou le bien-fondé de la modification apportée à une déclaration par l'importateur.

[27] Atlantic Owl ajoute que pour déterminer le classement tarifaire d'une marchandise il faut souvent déterminer la nature de cette marchandise, et que le Tribunal a compétence pour déterminer si une marchandise est une partie d'une autre marchandise ou si elle doit être classée séparément. Atlantic Owl renvoie aux articles 2 et 3 des *RIG* et affirme que ces règles démontrent que l'exercice de classement tarifaire comprend celui de déterminer de quoi est composée une marchandise, ses composantes et ses caractéristiques essentielles. Selon Atlantic Owl, il faut pour ce faire déterminer la nature des marchandises.

[28] Atlantic Owl renvoie aussi dans ses observations à des décisions dans lesquelles le Tribunal a déterminé si un objet constituait une partie d'une marchandise importée ou une marchandise à part entière. Dans *David F. Howat c. Le sous-ministre du Revenu national pour les douanes et l'accise*, un importateur a voulu faire classer séparément le moteur de son bateau à moteur même si le moteur était déjà installé sur le bateau avant l'importation. Le Tribunal a conclu qu'il était impossible de séparer les deux marchandises aux fins du classement tarifaire étant donné que le moteur n'avait pas été « présenté isolément » du bateau comme l'indiquent les notes explicatives du chapitre 89. Il a en outre conclu qu'ensemble, le bateau et le moteur constituaient un « bateau à moteur » et devaient être classés dans la position visant les bateaux à moteur<sup>22</sup>. Atlantic Owl mentionne aussi *GL&V/Black Clawson-Kennedy c. Le sous-ministre du Revenu national*. Dans cette décision, le Tribunal a conclu que des systèmes de passerelle en aluminium importés séparément devaient néanmoins être classés comme des parties de machines servant à fabriquer de la pâte à papier auxquelles ils devaient être fixés<sup>23</sup>.

[29] Enfin, Atlantic Owl soutient que les importateurs peuvent, aux termes de l'article 32.2 de la *Loi*, modifier leur déclaration et ne sont pas liés par la déclaration qu'ils ont faite au moment de

<sup>20</sup> *Ibid.*, onglet 26; pièce AP-2018-029-10A, onglets 4-6, vol. 1.

<sup>21</sup> *Grodan Inc. c. Président de l'Agence des services frontaliers du Canada* (1<sup>er</sup> juin 2012), AP-2011-031 (TCCE).

<sup>22</sup> (22 février 1994), AP-92-362 (TCCE).

<sup>23</sup> (27 septembre 2000), AP-99-063 (TCCE).

l'importation; de façon similaire, l'ASFC peut réviser les déclarations d'origine, le classement tarifaire ou la valeur en douane des marchandises aux termes des articles 59 à 61 de la *Loi*. Atlantic Owl affirme que l'ASFC n'a jamais contesté la possibilité des importateurs de corriger leur déclaration, y compris de modifier la description des marchandises importées. Atlantic Owl souligne le fait que le président de l'ASFC renvoyait dans sa décision aux ROV comme étant les marchandises en cause et a conclu qu'ils étaient visés par le numéro tarifaire 8901.90.99 parce qu'ils étaient installés sur le navire et entièrement opérationnels.

## ASFC

[30] L'ASFC affirme que le Tribunal n'a pas compétence pour déterminer le classement des ROV parce qu'ils n'ont pas été déclarés ou importés séparément du navire. De plus, le Tribunal n'a pas compétence pour diviser le navire en parties ou accessoires.

[31] L'ASFC affirme que les ROV n'ont pas fait l'objet d'une déclaration en détail séparée au moment de l'importation; par conséquent, il n'y a eu aucune déclaration concernant le classement tarifaire, l'origine ou la valeur en douane des ROV, et il n'y a eu aucune détermination présumée au sens du paragraphe 58(2) de la *Loi*. Par conséquent, l'ASFC ne peut réviser ou réexaminer le classement tarifaire des ROV étant donné qu'il n'y a pas eu de détermination initiale. L'ASFC ne peut que réviser le classement du navire.

[32] L'ASFC ajoute que l'article 67 permet uniquement au Tribunal d'intervenir à l'égard d'une révision ou d'un réexamen effectués par le président de l'ASFC<sup>24</sup> et souligne à nouveau que, comme il n'y a pas eu de détermination du classement tarifaire pour les ROV, il n'y a pas eu de révision ou de réexamen. Le Tribunal peut uniquement confirmer si le classement tarifaire du navire est correct, étant donné qu'il s'agit de la seule importation en règle de marchandise.

[33] De plus, même si les notes explicatives du chapitre 89 indiquent que les parties et accessoires de navires présentés séparément sont classés de façon indépendante et ne sont pas des parties de navires, l'ASFC soutient que les systèmes ROV n'ont pas été présentés séparément et ne peuvent être classés en tant que parties ou accessoires d'un navire par un « démantèlement » [traduction] artificiel du navire.

[34] Enfin, l'ASFC affirme qu'en tout état de cause les systèmes ROV assistent le navire pour les opérations d'inspection, de réparation et de maintenance sous-marines et doivent par conséquent être considérés comme faisant partie du navire aux fins du classement tarifaire. L'ASFC fait remarquer que des dépenses importantes ont été engagées pour fixer les ROV au navire aux Pays-Bas et qu'ils avaient été « convenablement » [traduction] fixés au navire pour pouvoir traverser l'Atlantique.

## ANALYSE

### Compétence

[35] Il ne s'agit pas fondamentalement d'un différend au sujet du classement tarifaire. Les parties conviennent que, s'ils sont importés séparément, les ROV doivent être classés dans la position 89.74 et que le *Paul A. Sacuta* doit être classé dans la position 89.06<sup>25</sup>. Ce qu'Atlantic Owl demande au

<sup>24</sup> *C.B. Powell Limited c. Président de l'Agence des services frontaliers du Canada* (11 août 2010), AP-2010-007 et AP-2010-008 (TCCE) [C.B. Powell].

<sup>25</sup> Pièce AP-2018-029-01, p. 38-39, vol. 1; *Transcription de l'audience publique*, p. 124, 180.

Tribunal dans le présent appel, c'est de corriger le fait qu'elle n'a pas présenté des déclarations en détail séparées pour les ROV et le navire au moment de l'importation. Pour les motifs qui suivent, cette demande ne peut être accueillie.

[36] L'article 12 de la *Loi* stipule que « toutes les marchandises importées doivent être déclarées ». L'article 3 du *Règlement sur la déclaration des marchandises importées* stipule que « toutes les marchandises qui sont importées sont déclarées, aux termes de l'article 12 de la *Loi*, sans délai après leur arrivée au Canada »<sup>26</sup>.

[37] De plus, l'article 32 de la *Loi* exige que les importateurs fassent une déclaration en détail à l'égard de toutes les marchandises qu'ils importent. Dans le cadre de cette déclaration en détail des marchandises, il faut faire une déclaration concernant le classement tarifaire, l'origine et la valeur en douane. Le paragraphe 58(2) prévoit ce qui suit si l'agent ne fait pas une détermination au moment de la déclaration en détail des marchandises :

[...] l'origine, le classement tarifaire et la valeur en douane des marchandises importées qui n'ont pas été déterminés conformément au paragraphe (1) sont considérés comme ayant été déterminés selon les énonciations portées par l'auteur de la déclaration en détail en la forme réglementaire sous le régime de l'alinéa 32(1)a). Cette détermination est réputée avoir été faite au moment de la déclaration en détail faite en vertu des paragraphes 32(1), (3) ou (5).

[38] Autrement dit, le classement tarifaire, l'origine et la valeur en douane sont présumés être ceux que l'importateur a déclarés au moment de la déclaration en détail. Les marchandises importées sont passibles de droits calculés conformément à l'article 17 de la *Loi*.

[39] La *Loi* prévoit que l'ASFC peut réviser et réexaminer les déterminations présumées aux termes des articles 59, 60 et 61. Ces réexamens peuvent être effectués à la propre initiative de l'ASFC ou en réponse aux demandes des importateurs, y compris aux demandes de remboursements de droits payés, déposées conformément à l'article 74, ou aux corrections, déposées conformément à l'article 32.2 de la *Loi*.

[40] L'article 67 de la *Loi* permet à toute personne qui s'estime lésée par une décision du président de l'ASFC rendue conformément aux articles 60 ou 61 d'en interjeter appel devant le Tribunal, et prévoit que le Tribunal « peut statuer sur l'appel [...] selon la nature de l'espèce, par ordonnance, constatation ou déclaration ». Même si ce libellé confère une vaste compétence au Tribunal, cette compétence est néanmoins limitée. D'intérêt particulier pour l'affaire qui nous occupe, le Tribunal a jugé que « [l]e pouvoir de connaître d'un appel accordé au Tribunal par le paragraphe 67(1) de la *Loi* est conditionnel à ce qu'une "décision" ait été rendue antérieurement par le président de l'ASFC aux termes du paragraphe 60(1) »<sup>27</sup>.

[41] Le Tribunal a expliqué comme suit ce principe :

[L]es seules décisions que le président de l'ASFC est autorisé à rendre en application du paragraphe 60(1) de la *Loi* sont les révisions et les réexamens de classement tarifaire, d'origine et de valeur en douane de marchandises qui ont fait l'objet d'une décision en application du paragraphe 59(2).

---

<sup>26</sup> L.R.C./86-873.

<sup>27</sup> C.B. Powell, par. 28.

Il s'ensuit de la nature interreliée et séquentielle des mécanismes administratifs de la *Loi* qu'en l'absence d'une décision antérieure d'un agent des douanes aux termes du paragraphe 58(1) ou d'une révision aux termes du paragraphe 59(1) de la détermination présumée de l'origine aux termes du paragraphe 58(2), il n'y aurait rien que le président de l'ASFC puisse réviser ou réexaminer à l'égard de la question en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le paragraphe 60(1). Une demande faite en vertu du paragraphe 60(1) donnerait donc nécessairement lieu dans une telle situation à un avis de rejet. En l'absence d'une « décision » au sens du paragraphe 60(1), il ne peut y avoir appel devant le Tribunal en application du paragraphe 67(1)<sup>28</sup>.

[42] L'ASFC soutient, et le Tribunal est d'accord, qu'elle n'a jamais rendu une décision aux termes de l'article 60 concernant le classement tarifaire des ROV parce qu'elle ne pouvait le faire puisque les ROV n'ont jamais fait l'objet d'une déclaration détaillée séparée de celle du navire. Plus précisément, étant donné que c'est au moyen d'une déclaration détaillée que la déclaration initiale de classement tarifaire est faite et qu'il n'y a pas eu de déclaration détaillée séparée pour les ROV, il n'y a jamais eu de détermination initiale du classement tarifaire des ROV visée au paragraphe 58(2) qui pourrait faire l'objet d'une révision. La position de l'ASFC est qu'elle a uniquement révisé le classement tarifaire du *navire*, qui était la seule marchandise régulièrement importée. Autrement dit, en raison de la déclaration de l'appelante, l'ASFC ne pouvait effectuer une révision à l'égard des ROV même si elle l'avait voulu<sup>29</sup>.

[43] Atlantic Owl affirme essentiellement qu'elle peut faire une déclaration détaillée à l'égard des ROV après leur importation en présentant une demande de modification. Il est possible de modifier une déclaration détaillée après l'importation; le problème pour Atlantic Owl réside dans le fait qu'elle a fondé sa demande sur l'alinéa 74(1)e) de la *Loi*, qui s'applique uniquement aux cas où il y a eu une erreur dans la détermination présumée du classement tarifaire, de l'origine et de la valeur en douane aux termes du paragraphe 58(2)<sup>30</sup>. Encore une fois, il n'y a pas eu de déclaration, et donc pas de détermination présumée, du classement tarifaire des ROV parce qu'ils n'ont pas fait l'objet d'une déclaration détaillée distincte.

[44] Atlantic Owl soutient aussi que l'erreur de classement tarifaire qu'elle cherche à corriger est la description ou la nature des marchandises importées. La *Loi* ne prévoit pas explicitement la

---

<sup>28</sup> *Ibid.*, par. 29-30.

<sup>29</sup> Il convient de noter que certains passages de la lettre de décision de l'ASFC rendue en application de l'article 60 donnent à penser que l'ASFC a considéré que la question en litige était le classement des ROV et non celui du navire. Si c'est le cas, selon l'argument qu'elle a elle-même fait valoir devant le Tribunal, l'ASFC n'avait pas compétence pour réviser le classement des ROV aux termes des articles 59 ou 60 étant donné qu'il n'y avait pas eu de détermination présumée de leur classement conformément au paragraphe 58(2). L'ASFC n'a pas traité de cette incohérence dans ses observations. Toutefois, la possibilité que l'ASFC puisse ne pas avoir compétence pour rendre la décision aux termes de l'article 60 qui a donné naissance au présent appel ne confère pas au Tribunal compétence à l'égard de l'affaire; en fait, selon la décision *C.B. Powell* du Tribunal, ce serait plutôt le contraire.

<sup>30</sup> Le formulaire B2 – *Douanes Canada – Demande de rajustement* est le formulaire prescrit pour demander une modification de la déclaration détaillée d'un importateur. Atlantic Owl soutient aussi que l'article 32.2 permet aux importateurs de faire des corrections au moyen de demandes de rajustement, y compris de la description des marchandises importées, et que les demandes de rajustement découlent des corrections effectuées aux termes de l'article 32.2. C'est faux. Le mécanisme de demande de remboursement prévu à l'article 74 et le mécanisme de correction visé à l'article 32.2 sont mutuellement exclusifs : le premier est utilisé en cas de paiement de droits excédentaire et le deuxième, lorsque des droits sont dus ou que la correction est neutre sur le plan des revenus (conformément au paragraphe 32.2(5) de la *Loi*). Quoi qu'il en soit, l'article 32.2 ne permet aussi que la correction des déclarations d'origine, de classement tarifaire ou de valeur en douane.

révision de la description ou de la nature des biens importés – encore une fois, seuls le classement tarifaire, l'origine et la valeur en douance sont déclarés aux termes du paragraphe 58(2).

[45] Le Tribunal n'est pas d'accord avec l'argument d'Atlantic Owl selon lequel la description des biens importés se dégage de façon implicite de la déclaration de classement tarifaire. Le point de départ de l'analyse relative au classement tarifaire doit toujours être la nature des marchandises en cause. Il est vrai que le Tribunal examine ensuite la description des marchandises et fonde son classement tarifaire sur leurs caractéristiques, mais il doit savoir ce qui a été importé avant d'entreprendre l'exercice de classement. Cela est conforme à la définition de « classement tarifaire » au paragraphe 2(1) de la *Loi*, qui prévoit qu'il s'agit du « classement des marchandises importées dans un numéro tarifaire de la liste des dispositions tarifaires de l'annexe du *Tarif des douanes* ». Le Tribunal doit savoir en quoi consistent les « marchandises importées » avant de déterminer leur classement tarifaire.

[46] Par ailleurs, le fait que les ROV sont considérés comme faisant partie du navire (ce qui pourrait dans les faits être incorrect, comme nous le verrons) ne constitue pas une erreur de classement tarifaire du *Paul A. Sacuta* – le fait que les ROV ne se trouvaient pas à bord du navire n'a aucune incidence sur le classement du *Paul A. Sacuta* comme navire.

[47] Par conséquent, le Tribunal conclut (à contrecœur) qu'il n'a pas compétence pour déterminer le classement tarifaire d'une marchandise qui n'a pas *elle-même* fait l'objet d'une révision par l'ASFC de son classement tarifaire.

[48] Malgré cette conclusion, le Tribunal souhaite dire qu'il éprouve de la sympathie pour l'appelante. Il ressort de l'historique procédural décrit précédemment et du témoignage rendu à l'audience que la présente affaire est en fait le fruit d'une comédie d'erreurs, ayant commencé par la décision de l'appelante de faire une déclaration détaillée pour le navire et le système ROV dans une même position.

[49] Il est aussi évident que la communication a été très déficiente et qu'il y a eu beaucoup de malentendus quant aux faits. Par exemple, la preuve montre qu'aucun des deux scénarios exposés dans l'avis du 5 avril 2017 de l'ASFC ne correspond aux faits de l'affaire. L'ASFC a écrit que « si le ROV est importé (à savoir s'il reste au Canada), il peut être déclaré séparément, classé de façon indépendante et se voir imposer ses propres droits et taxes, le cas échéant; toutefois, s'il est simplement utilisé pendant que le navire se trouve dans les eaux canadiennes et quitte ensuite celles-ci avec le navire, il est considéré comme une partie de l'équipement du navire et ne peut pas être déclaré séparément »<sup>31</sup> [traduction], mais, en fait, on se servait des ROV pendant que le navire se trouvait dans les eaux canadiennes, mais il n'y avait aucune garantie qu'ils quitteraient les eaux canadiennes avec le navire, étant donné qu'ils étaient utilisés conformément à un contrat conclu entre Oceaneering et ExxonMobil qui pouvait être résilié à tout moment (et les ROV seraient alors retirés du navire)<sup>32</sup>.

[50] De plus, les décisions de l'ASFC rendues aux termes des articles 59 et 60 étaient axées sur la question de savoir si les ROV étaient « entièrement installés et opérationnels » ou « installés et entièrement opérationnels ». La preuve démontrait que les systèmes ROV ont été convenablement installés sur le navire à Rotterdam de manière à assurer leur transport de façon sécuritaire jusqu'aux

<sup>31</sup> Pièce AP-2018-029-16A, onglet 2, p. 26, vol. 1.

<sup>32</sup> Pièce AP-2018-029-07B, onglet 13, vol. 1; *Transcription de l'audience publique*, p. 51-53.

eaux canadiennes, mais qu'ils n'étaient ni entièrement installés ni prêts à être utilisés au moment de leur importation et arrivée le 10 mars 2017<sup>33</sup>. En effet, d'autres appareils ont été installés, calibrés et testés et des essais de plongée ont été faits après l'importation. En fait, selon M. Harwin, en vertu de l'entente de service relative aux ROV, ExxonMobil n'était pas facturée avant la fin des essais de plongée et les ROV n'ont été remis « en location » à ExxonMobil que le 26 mars 2017<sup>34</sup>.

[51] En outre, la lettre jointe à la décision rendue aux termes de l'article 60 indiquait que les « ROV et le navire fonctionnent ensemble pour effectuer le travail pour lequel on a retenu les services de l'entreprise et on ne peut par conséquent pas les classer séparément »<sup>35</sup> [traduction]. La preuve montre qu'il n'y avait pas de relation contractuelle entre l'importateur (Atlantic Towing) et l'opérateur/locataire des ROV (Oceanering)<sup>36</sup>. Les deux sociétés ont plutôt des relations contractuelles distinctes avec ExxonMobil, et c'est en raison de l'intervention d'ExxonMobil que la décision de placer les ROV sur le navire avant leur importation a été prise.

[52] Tous ces faits étayaient la conclusion que les ROV auraient dû faire l'objet d'une déclaration détaillée et d'un classement distincts du navire. Ils soulèvent aussi des questions quant à savoir si la valeur des ROV aurait en fait dû être ajoutée à celle du navire quand celui-ci a été déclaré. Il semble clair pour le Tribunal que les ROV ne faisaient pas partie de la vente du navire exporté au Canada, qui est intervenue entre le constructeur du navire, Damen Shipyards Gorinchem, et Atlantic Owl. La preuve indique que la propriété des ROV n'a jamais été transférée à Atlantic Owl<sup>37</sup>. D'ailleurs, les factures que le constructeur du navire a envoyées à Atlantic Owl pour la construction du navire ne comprenaient pas la valeur des ROV<sup>38</sup>. En outre, il est loin d'être clair que toutes les dépenses d'« installation » engagées à Rotterdam aient augmenté la valeur du navire<sup>39</sup>.

[53] Comme on l'a vu, Atlantic Owl a déjà présenté une demande remboursement fondée sur l'alinéa 74(1)e). Cette disposition permet la présentation d'une demande de remboursement dans les cas où (1) il y a eu une erreur dans la détermination présumée a) du classement tarifaire, b) de la valeur en douane ou c) de l'origine et (2) la détermination présumée n'a pas fait l'objet de la décision prévue à l'un ou l'autre des articles 59 à 61. Selon le sous-alinéa 74(3)b(i), de telles demandes de remboursement doivent être déposées dans un délai de quatre ans suivant la déclaration en détail des marchandises en cause.

[54] La demande de remboursement d'Atlantic Owl faite le 2 mai 2017 était fondée sur une erreur dans le *classement tarifaire* uniquement et sur le fait que l'erreur était que les ROV avaient été classés conjointement avec le navire<sup>40</sup>. De plus, les décisions de l'ASFC rendues aux termes des articles 59 et 60 à la suite de cette demande sont limitées à la révision du *classement tarifaire* du navire — elles ne touchent pas la question de la valeur en douane<sup>41</sup>. Il s'ensuit qu'il n'y a pas encore eu de révision de la détermination présumée de la *valeur en douane* du navire. Comme quatre ans ne se sont pas écoulés depuis la date de la déclaration en détail (24 mars 2017), il appert qu'il est loisible à Atlantic Owl de demander un remboursement aux termes de l'alinéa 74(1)e) au motif qu'il y a eu une erreur dans la détermination de la valeur en douane du navire.

<sup>33</sup> Pièce AP-2018-029-07B, onglet 19, vol. 1; *Transcription de l'audience publique*, p. 49-50, 67-68, 102-108.

<sup>34</sup> Pièce AP-2018-029-07B, onglet 13, 22, 23, vol. 1; *Transcription de l'audience publique*, p. 77-84, 118.

<sup>35</sup> Pièce AP-2018-029-01, p. 38-39, vol. 1.

<sup>36</sup> *Transcription de l'audience publique*, p. 53.

<sup>37</sup> Pièce AP-2018-029-16A, onglet 2, p. 35, vol. 1.

<sup>38</sup> Pièce AP-2018-029-10B (protégée), onglet 7, vol. 2.

<sup>39</sup> *Transcription de l'audience publique*, p. 111-117.

<sup>40</sup> Pièce AP-2018-029-07B, onglet 2, vol. 1.

<sup>41</sup> *Ibid.*, onglets 1 et 20, vol. 1.

[55] Le Tribunal ne croit pas avoir compétence pour examiner cette question avant que soit effectuée une telle révision (pour des raisons similaires à celles exposées précédemment en ce qui concerne sa compétence à l'égard du classement tarifaire des ROV). Espérons qu'une demande de remboursement aux termes de l'article 74 de la *Loi* fondée sur une erreur dans la détermination de la valeur en douane non seulement respecte le texte de la *Loi*, mais permette aussi de conclure l'affaire en disant *Tout est bien qui finit bien*.

### Classement tarifaire du navire

[56] La position de l'ASFC dans les décisions à l'origine de l'appel était que, conformément à la déclaration initiale, le *Paul A. Sacuta* devrait être classé dans la position 89.01. L'ASFC affirme maintenant que le classement correct est la position 89.06, qui vise les autres bateaux, y compris les navires de guerre et les bateaux de sauvetage autres qu'à rames. Elle fait valoir que les multiples fonctions du *Paul A. Sacuta* ne sont pas plus précisément décrites dans les positions précédant la position 89.06 et que ce navire s'apparente aux types de bateaux énumérés dans les notes explicatives de la position 89.06, comme les bateaux équipés pour la recherche scientifique, les navires laboratoires et les brise-glace. *Atlantic Owl* ne s'est pas opposée au classement du navire dans la position 89.06<sup>42</sup>.

[57] En ce qui concerne le classement aux niveaux de la sous-position et du niveau tarifaire, l'ASFC a soutenu qu'étant donné que le navire n'est pas un navire de guerre, la seule disposition applicable est la sous-position 8906.90, qui vise les marchandises « autres ». Comme le navire n'est pas un bâtiment non ponté et la longueur mesure moins de 294,13 mètres et sa largeur est inférieure à 32,31 mètres, le seul numéro tarifaire applicable est 8906.90.99, qui vise aussi les marchandises « autres ».

[58] Le *Paul A. Sacuta* possède une grande capacité de cargaison et des quartiers d'habitation, mais la preuve montre que le navire peut également effectuer de nombreuses autres fonctions, par exemple de déglacement et de remorquage. Le Tribunal admet donc que ces fonctions font en sorte que ce navire est plus qu'un bateau de transport de marchandises ou de personnes visé aux positions 89.02 à 89.05 et qu'il devrait être classé dans la position 89.06. Le Tribunal convient en outre que la seule sous-position et le seul numéro tarifaire applicables sont 8906.90 et 8906.90.99, respectivement.

[59] Par conséquent, le *Paul A. Sacuta* est correctement classé dans le numéro tarifaire 8906.90.99.

### DÉCISION

[60] Pour les motifs qui précèdent, l'appel est rejeté.

---

Peter Burn  
Peter Burn  
Membre président

---

<sup>42</sup> *Transcription de l'audience publique*, p. 124.

## ANNEXE I : CADRE LÉGISLATIF

### Étapes du classement tarifaire

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)<sup>43</sup>. L'annexe est divisée en sections et en chapitres et chaque chapitre de l'annexe contient une liste de marchandises classées dans des positions, des sous-positions et des numéros tarifaires.

Le paragraphe 10(1) du *Tarif des douanes* prévoit que le classement des marchandises importées est effectué, sauf indication contraire, en conformité avec les *Règles générales pour l'interprétation du Système harmonisé*<sup>44</sup> et les *Règles canadiennes*<sup>45</sup> énoncées à l'annexe.

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.

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*<sup>46</sup> des *Notes explicatives du Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises*<sup>47</sup>, 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 existe un motif valable de ne pas le faire<sup>48</sup>.

Par conséquent, le Tribunal doit d'abord déterminer si les marchandises en cause peuvent être classées au niveau de la position conformément à la règle 1 des *Règles générales*, selon les termes de la position et les notes de section ou de chapitre pertinentes du *Tarif des douanes*, compte tenu des avis de classement et des notes explicatives. Si les marchandises en cause ne peuvent être classées au niveau de la position par application de la règle 1, le Tribunal doit alors examiner les autres règles<sup>49</sup>.

Après que le Tribunal a utilisé cette méthode pour déterminer la position dans laquelle les marchandises en cause doivent être classées, l'étape suivante consiste à utiliser une méthode similaire pour

---

<sup>43</sup> 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.

<sup>44</sup> L.C. 1997, ch. 36, annexe [*Règles générales*].

<sup>45</sup> L.C. 1997, ch. 36, annexe.

<sup>46</sup> OMC, 4<sup>e</sup> éd., Bruxelles, 2017.

<sup>47</sup> OMC, 6<sup>e</sup> éd., Bruxelles, 2017.

<sup>48</sup> 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.

<sup>49</sup> *Canada (Procureur général) c. Igloo Vikski Inc.*, 2016 CSC 38 (CanLII) au par. 21.

déterminer la sous-position appropriée<sup>50</sup>. La dernière étape consiste à déterminer le numéro tarifaire approprié<sup>51</sup>.

## Nomenclature tarifaire et notes pertinentes

### SECTION XVI

#### MACHINES ET APPAREILS, MATÉRIEL ÉLECTRIQUE ET LEURS PARTIES; APPAREILS D'ENREGISTREMENT OU DE REPRODUCTION DU SON, APPAREILS D'ENREGISTREMENT OU DE REPRODUCTION DES IMAGES ET DU SON EN TÉLÉVISION, ET PARTIES ET ACCESSOIRES DE CES APPAREILS

[...]

#### Chapitre 84

#### RÉACTEURS NUCLÉAIRES, CHAUDIÈRES, MACHINES, APPAREILS ET MÉCANIQUES; PARTIES DE CES MACHINES OU APPAREILS

[...]

- 84.79** Machines et appareils mécaniques ayant une fonction propre, non dénommés ni compris ailleurs dans le présent Chapitre.
- 8479.10** -Machines et appareils pour les travaux publics, le bâtiment ou les travaux analogues
- 8479.20** -Machines et appareils pour l'extraction ou la préparation des huiles ou graisses végétales fixes ou animales
- 8479.30** -Presses pour la fabrication de panneaux de particules ou de fibres de bois ou d'autres matières ligneuses et autres machines et appareils pour le traitement du bois ou du liège
- 8479.40** -Machines de corderie ou de câblerie
- 8479.50** -Robots industriels, non dénommés ni compris ailleurs
- 8479.60** -Appareils à évaporation pour le rafraîchissement de l'air

<sup>50</sup> 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 1 à 5] [...] » et que « les Notes de Sections et de Chapitres sont également applicables sauf dispositions contraires ».

<sup>51</sup> 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.

**-Passerelles d'embarquement pour passagers :****8479.71 - -Des types utilisés dans les aéroports****8479.79 - -Autres****-Autres machines et appareils :****8479.81 - -Pour le traitement des métaux, y compris les bobineuses pour enroulements électriques****8479.82 - -À mélanger, malaxer, concasser, broyer, cribler, tamiser, homogénéiser, émulsionner ou brasser****8479.89 - -Autres****8479.90 -Parties****SECTION XVII****MATÉRIEL DE TRANSPORT**

[...]

**Chapitre 89****NAVIGATION MARITIME OU FLUVIALE****89.01 Paquebots, bateaux de croisières, transbordeurs cargos, péniches et bateaux similaires pour le transport de personnes ou de marchandises.****8901.10 -Paquebots, bateaux de croisières et bateaux similaires principalement conçus pour le transport de personnes; transbordeurs****8901.20 -Bateaux-citernes****8901.30 -Bateaux frigorifiques autres que ceux du n° 8901.20****8901.90 -Autres bateaux pour le transport de marchandises et autres bateaux conçus à la fois pour le transport de personnes et de marchandises**

8901.90.10 - - -Bateaux ouverts

- - -Autres :

8901.90.91 - - - -Dont la longueur est supérieure à 294,13 m et dont la largeur est supérieure à 32,31 m

8901.90.99 - - - -Autres

[...]

**89.06**     **Autres bateaux, y compris les navires de guerre et les bateaux de sauvetage autres qu'à rames.**

**8906.10**   **-Navires de guerre**

**8906.90**   **-Autres**

- - -Bateaux ouverts :

[...]

- - -Autres

8906.90.91   - - - -Dont la longueur est supérieure à 294,13 m et dont la largeur est supérieure à 32,31 m

8906.90.99   - - - -Autres

Les extraits pertinents des notes explicatives de la section XXII énoncent ce qui suit :

2. Ne sont pas considérés comme *parties* ou *accessoires*, même lorsqu'ils sont reconnaissables comme destinés à du matériel de transport :

[...]

e) les machines et appareils des n<sup>os</sup> 84.01 à 84.79, ainsi que leurs parties, à l'exception des radiateurs pour les véhicules de la Section XVII; les articles des n<sup>os</sup> 84.81 ou 84.82 et, pour autant qu'ils constituent des parties intrinsèques de moteurs, les articles du n<sup>o</sup> 84.83;

Les extraits pertinents des notes explicatives du chapitre 89 stipulent ce qui suit :

Le présent Chapitre comprend les bateaux de tous types et pour tous usages, à propulsion mécanique ou non, ainsi que divers engins flottants tels que caissons, coffres d'amarrage, embarcadères, bouées. Il couvre aussi les véhicules à coussin d'air (aéroglosses) conçus pour se déplacer au-dessus de l'eau (mer, estuaires, lacs), même s'ils peuvent se poser sur des plages ou des débarcadères ou se déplacer également au-dessus de surfaces glacées (voire note 5 de la section XVII).

Sont également classés dans ce Chapitre :

A) Les bateaux incomplets ou non finis comme, par exemple, les bâtiments dépourvus de leurs machines propulsives, de leurs instruments de navigation, de leurs engins de levage et de manutention, de leurs meubles.

B) Les coques, quelle que soit la matière dont elles sont constituées.

Les bateaux incomplets ou non finis et les coques, démontés ou non, ainsi que les bateaux complets démontés sont classés comme bateaux, selon l'espèce, d'après les caractéristiques qu'ils présentent ou, en cas de doute sur l'espèce des bateaux auxquels ils se rapportent, sous le n° 89.06.

Il doit cependant être noté que, contrairement aux dispositions relatives au matériel de transport des autres Chapitres de la Section XVII, toutes les parties (**autres que** les coques) et accessoires de bateaux et engins flottants, présentés isolément, qu'ils soient ou non reconnaissables comme tels, sont **exclus** du présent Chapitre et suivent dans tous les cas leur régime propre. Il en est ainsi, par exemple, pour :

- 1) Les parties et accessoires spécifiés dans la Note 2 de la Section XVII.

Les notes explicatives de la position n° 89.01 stipulent ce qui suit :

La présente position comprend tous les bateaux pour le transport de personnes ou de marchandises, destinés à la navigation maritime ou à la navigation intérieure (sur les lacs, les canaux, les rivières et les estuaires, par exemple), à l'exception des embarcations du n° 89.03 et des bateaux de sauvetage autres qu'à rames, des navires pour le transport de troupes et des navires hôpitaux (n° 89.06).

Relèvent notamment de cette position :

- 1) Les paquebots et bateaux de croisières.
- 2) Les transbordeurs utilisés aussi bien pour le transport des trains de voyageurs ou de marchandises (« trains ferries », « ferry boats » ou traversiers) que pour le transport des véhicules automobiles (« car ferries »); les bacs de tous genres.
- 3) Les bateaux citernes (pétroliers, méthaniers, pinardiers, etc.).
- 4) Les bateaux frigorifiques pour le transport des viandes, des fruits, etc.
- 5) Les cargos de tous genres (autres que les bateaux citernes et les bateaux frigorifiques), spécialisés ou non dans le transport de certaines marchandises. Parmi ceux ci, on peut citer les minéraliers et autres vracquiers (pour le transport des céréales, du charbon, par exemple), les navires porte conteneurs, les navires rouliers, les navires porte barges (ou porte-chalands), par exemple.
- 6) Les chalands, les péniches et allèges, les barques et les pontons (genre d'embarcations plates pour le transport des marchandises et éventuellement des personnes).
- 7) Les hydroglisseurs, les hydroptères et les aéroglisseurs.

Les notes explicatives de la position n° 89.06 stipulent ce qui suit :

Cette position comprend tous les bateaux qui ne sont pas repris plus spécifiquement dans les n°s 89.01 à 89.05.

Parmi ceux-ci on peut citer :

1) Les navires de guerre de tous types parmi lesquels on peut distinguer :

a) Les bâtiments conçus pour le combat, armés de diverses armes offensives et défensives, comportant des dispositifs de protection contre les projectiles (blindage, cloisons étanches multiples, notamment) ou les engins immergés (protection antimagnétique contre les mines). Ils sont, en outre, généralement équipés de dispositifs de détection et d'écoute tels que radars, sonars, appareils de détection infrarouge ainsi que de matériels de brouillage des émissions radio.

Les bâtiments de cette catégorie diffèrent, en outre, des navires de commerce par une rapidité et une mobilité généralement supérieures, par l'importance de leur équipage, par le volume de leurs soutes à combustible et par la présence de soutes spécialement aménagées pour le transport et l'utilisation en mer des munitions.

b) Certains bâtiments spécialement aménagés qui, bien que ne comportant ni armement ni blindage, sont reconnaissables comme exclusivement ou principalement destinés à être utilisés dans des opérations de guerre, tels que péniches de débarquement, bâtiments de train d'escadre (pour le transport des munitions ou des mines, etc.), navires pour le transport de troupes.

c) Les sous-marins.

2) Les bâtiments utilisés par certains services officiels (douane, police, par exemple) qui présentent parfois certaines caractéristiques propres aux navires de guerre.

3) Les bateaux de sauvetage placés à bord des navires, ainsi que ceux qui sont destinés à être placés en certains endroits de la côte et destinés à porter secours aux navires en détresse. Toutefois, les bateaux de sauvetage à rames relèvent du n° 89.03.

4) Les bateaux équipés pour la recherche scientifique; les navires laboratoires; les frégates météorologiques.

5) Les bateaux pour le transport et le mouillage des bouées; les navires câbliers pour la pose de câbles sous-marins pour les télécommunications, par exemple.

6) Les bateaux-pilotes.

7) Les brise-glace.

8) Les navires-hôpitaux.

9) Les embarcations à fond ouvrant pour l'immersion des boues ou déblais.