



Ottawa, le 16 septembre 2010

MÉ MORANDUM D3-5-7

En résumé

IMPORTATION TEMPORAIRE DE NAVIRES

Ce mémorandum a été mis à jour pour refléter les changements apportés aux informations liées aux personnes-ressources à l'Agence des services frontaliers du Canada et à l'Office des transports du Canada.





Ottawa, le 16 septembre 2010

MÉMORANDUM D3-5-7

IMPORTATION TEMPORAIRE DE NAVIRES

Ce mémorandum énonce les lois, les politiques et les procédures régissant l'importation temporaire de navires au Canada pour le cabotage dans ce pays.

TABLE DES MATIÈRES

	Page
Législation	1
Lignes directrices et renseignements généraux	2
Introduction	2
Diminution ou suppression des droits	2
Général	2
Cabotage	3
Exceptions aux dispositions de la <i>Loi sur le cabotage</i>	3
Demande du permis de cabotage	3
Délivrance du permis de cabotage	4
Exigences en matière de déclaration	4
Périodes prescrites	5
Procédures de déclaration en détail sur la base de 1/120	5
Eaux canadiennes	6
Période de rajustement de deux semaines applicable à la durée du permis de cabotage	6
Navires de croisière	6
Navires intercôtiers	6
Entreposage temporaire	7
Inobservation des conditions	7
Réparations ou modifications	7
Exigences en matière de déclaration en détail pour les réparations et les modifications	8
Processus de l'Office des transports du Canada	8

Législation

Règlement sur la diminution ou la suppression des droits de douane sur les navires

« eaux douanières canadiennes » L'ensemble des eaux de la mer territoriale, des eaux intérieures et des eaux au-dessus du plateau continental du Canada dans lesquelles un navire relève de la compétence douanière prévue par la *Loi* sur la compétence extracôtière du Canada pour les douanes et l'accise. (*Canadian customs waters*)

Loi sur le cabotage

« cabotage »

a) Le transport de marchandises par navire, ou par navire et par un autre moyen de transport, entre deux lieux situés au Canada ou au-dessus du plateau

continental du Canada, directement ou en passant par un lieu situé à l'extérieur du Canada; toutefois, dans les eaux situées au-dessus du plateau continental du Canada, seul le transport de marchandises lié à la recherche, à l'exploitation ou au transport des ressources minérales ou des autres ressources non biologiques du plateau constitue du cabotage;

b) sous réserve de l'alinéa c), le transport de passagers par navire à partir d'un lieu au Canada, situé sur un lac ou un cours d'eau à destination du même lieu ou vers un autre lieu au Canada, directement ou en passant par un lieu situé à l'extérieur du Canada;

c) le transport de passagers par navire à partir d'un lieu situé sur le fleuve Saint-Laurent en aval des écluses de Saint-Lambert ou sur le fleuve Fraser à l'ouest du pont Mission :

(i) soit à destination du même lieu, sans faire escale dans un port étranger, exception faite des escales techniques ou d'urgence,

(ii) soit vers un autre lieu au Canada, exception faite des escales de transit, directement ou en passant par un lieu situé à l'extérieur du Canada,

d) le transport de passagers par navire à partir d'un autre lieu au Canada que ceux visés par les alinéas b) ou c) :

(i) soit à destination du même lieu, sans faire escale dans un port étranger, exception faite des escales techniques ou d'urgence,

(ii) soit vers un autre lieu au Canada, exception faite des escales de transit, directement ou en passant par un lieu situé à l'extérieur du Canada;

e) le transport de passagers par navire, lorsque ce transport est lié à la recherche, à l'exploitation ou au transport des ressources minérales ou des autres ressources non biologiques du plateau continental du Canada :

(i) soit à partir d'un lieu au Canada vers un lieu au-dessus du plateau,

(ii) soit à partir d'un lieu au-dessus du plateau à destination du même lieu ou vers un lieu au Canada,

(iii) soit entre deux lieux au-dessus du plateau;

f) toute autre activité maritime de nature commerciale effectuée par navire dans les eaux canadiennes ou les eaux situées au-dessus du plateau continental du Canada, l'activité devant toutefois, dans ce dernier cas, être liée à la recherche, à l'exploitation ou au transport des ressources minérales ou des autres ressources non biologiques du plateau.

« navire canadien »

a) Soit un navire immatriculé au Canada en vertu de la partie I de la *Loi sur la marine marchande du Canada* et à l'égard duquel tous les droits et taxes imposés par le *Tarif des douanes* et la *Loi sur la taxe d'accise* ont été acquittés;

b) soit un navire construit au Canada et qui n'a pas à être immatriculé, ou n'est pas admissible à l'être, en vertu de la partie I de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.

« navire non dédouané » Navire immatriculé au Canada à l'égard duquel tous les droits et taxes prévus par le *Tarif des douanes* et la *Loi sur la taxe d'accise* n'ont pas été acquittés.

« navire étranger » Navire autre qu'un navire canadien ou qu'un navire non dédouané.

LIGNES DIRECTRICES ET RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Introduction

1. L'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC), conjointement avec l'Office des Transports du Canada (OTC) et Transports Canada, est chargée d'administrer un programme d'admission temporaire des navires. Ce programme répond aux besoins temporaires à court terme du marché qui ne peuvent être comblés à partir de la capacité existante au Canada. Dans le cadre de ce programme, les exploitants de navires étrangers et de navires non dédouanés peuvent faire une demande pour être autorisés à utiliser temporairement ces navires au Canada en vertu du formulaire C48, *Permis de cabotage*, et bénéficier d'une diminution des droits, quand il n'y a pas de navire canadien adapté et disponible pour effectuer un mouvement spécifique ou pour fournir un service particulier.

2. L'OTC est chargé de déterminer si un navire canadien adapté peut effectuer le cabotage précisé dans la demande. Lorsque l'OTC détermine que ce n'est pas le cas, l'ASFC émet une lettre d'autorisation permettant au requérant de faire une demande en règle afin d'obtenir le permis de cabotage et de commencer l'exploitation.

3. Les exigences des lois et règlements régissant le programme se trouvent dans la *Loi sur les douanes*, le

Tarif des douanes, la *Loi sur le cabotage* et divers règlements d'application afférents à ces lois et à d'autres lois.

Diminution ou suppression des droits

4. Les dispositions relatives à la diminution et à la suppression des droits sur les navires sont contenues dans le *Règlement sur la diminution ou la suppression des droits de douane sur les navires*. Ce *Règlement* est établi en vertu d'une autorisation contenue dans une note supplémentaire du chapitre 89 du *Tarif des douanes*. L'application de ces dispositions dépend de situations données.

5. D'autres règlements afférents au *Tarif des douanes*, comme le Mémoire D8-1-1, *Modifications apportées au Règlement sur l'importation temporaire de marchandises (Numéro tarifaire 9993.00.00)* énonce les dispositions relatives à la diminution et à la suppression des droits qui peuvent s'appliquer à certains navires admis temporairement au Canada pour réparation ou modification.

6. Dans le cas des navires admis temporairement à faire du cabotage, le *Règlement sur la diminution ou la suppression des droits de douane sur les navires* prévoit la diminution ou la suppression des droits applicables en vertu du *Tarif des douanes* lorsque certaines modalités sont satisfaites.

7. La diminution des droits sur les navires dont l'utilisation est autorisée temporairement pour le cabotage est soumise à la « disposition sur la base de 1/120 » (voir les paragraphes 29 à 32). Les exceptions sont des navires dont l'exploitation est autorisée pour le cabotage au Canada dans un « mouvement intercôtier » (voir le paragraphe 42) et les navires de croisière dont l'exploitation est autorisée à condition qu'aucun autre navire adapté ne soit disponible (voir le paragraphe 39). Dans ces cas, les droits sur le navire seront réduits à néant pour le mouvement en question.

8. En outre, le *Règlement sur la diminution ou la suppression des droits de douane sur les navires*, dans certaines conditions, réduit ou élimine les droits sur les navires entreposés temporairement au Canada ou sur certains navires rentrant au Canada après réparation ou modification (voir les paragraphes 43 et 45).

Général

9. Un transporteur qui se qualifie pour un Permis de cabotage et qui désire acheminer des marchandises en douane par navire à travers le Canada doit être autorisé comme un transporteur maritime cautionné. Les transporteurs peuvent appliquer pour une autorisation cautionnée en envoyant un formulaire E370, en deux exemplaires avec une garantie de 25 000 \$ à l'unité des transporteurs et programmes de fret. La demande doit être

remplie de la façon décrite dans le Mémoire D3-1-1. La garantie peut être sous forme d'espèces, de chèque visé, d'obligations enregistrées du gouvernement du Canada ou un cautionnement d'une société de caution approuvée par le gouvernement, dans le format prévu au Mémoire D3-1-1. Les renseignements concernant le dépôt de la garantie se trouvent dans le Mémoire D1-7-1, *Dépôt de garantie pour effectuer des transactions en douane*.

10. Dans le cas des navires faisant du cabotage, chaque expédition en douane distincte fera l'objet d'un manifeste en utilisant le formulaire A8A qui est décrite dans le Mémoire D3-1-1. Les spécifications concernant le document de contrôle du fret imprimés par le secteur privé et les instructions concernant la façon de remplir le formulaire A8A sont décrites dans le Mémoire D3-1-1.

11. Au point de chargement, les documents de contrôle du fret doivent être présentés à l'ASFC afin qu'on leur attribue un numéro tiré de la série de numéros du bureau local de l'ASFC, sauf lorsqu'une série ou une tranche de numéros a été attribuée à un transporteur pour son usage personnel. Dans les deux cas, le numéro sera précédé du code du transporteur.

Cabotage

12. Le terme « cabotage », tel qu'il est défini dans la *Loi sur le cabotage*, désigne toutes les activités maritimes de nature commerciale dans les eaux canadiennes, y compris le transport des passagers ou des marchandises, et les activités de mise en valeur des ressources extracôtières sur le plateau continental canadien (voir la section sur la législation).

Exceptions aux dispositions de la *Loi sur le cabotage*

13. Un permis de cabotage n'est pas requis pour les navires étrangers ou les navires non dédouanés qui sont utilisés dans l'une des situations suivantes :

- a) comme bateaux de pêche au sens de la *Loi sur la protection des pêches côtières* dans le cadre d'activités régies par cette *Loi*, et qui ne transportent pas de passagers ou de marchandises sauf dans le cadre de ces activités;
- b) pour des activités de recherches océanographiques demandées par le ministère des Pêches et des Océans;
- c) pour des activités de recherches océanographiques conduites ou commanditées par un gouvernement étranger si celui-ci a obtenu l'autorisation du ministre des Affaires étrangères;
- d) à des opérations de sauvetage, sauf lorsque celles-ci se déroulent dans les eaux canadiennes;

e) avec l'approbation du ministère des Pêches et des Océans, désigné aux termes de l'article 180 de la *Loi sur la marine marchande du Canada de 2001*, pour des activités liées à une situation d'urgence causée par la pollution marine, réelle ou appréhendée;

f) pour des opérations permises en vertu de la *Loi sur les bateaux sauveteurs des États-Unis*.

14. Même si les navires susmentionnés n'ont pas besoin d'un permis de cabotage, ils demeurent soumis aux dispositions du *Tarif des douanes* et sont passibles de droits, sauf s'il existe d'autres mécanismes spécifiques d'exonération des droits. Ces navires doivent alors, selon les dispositions de la *Loi sur les douanes*, faire une déclaration à l'ASFC à leur arrivée au Canada et à leur départ du Canada.

15. Un navire étranger ou un navire non dédouané qui aide des personnes, des navires ou un aéronef en danger ou en détresse dans les eaux canadiennes n'a pas besoin d'un permis de cabotage. Le *Décret de remise à l'égard de marchandises devant être utilisées dans des cas d'urgence* prévoit un dégrèvement tarifaire sur les navires au cours de ces opérations.

16. Un navire étranger ou un navire non dédouané qui effectue des opérations permises par la *Loi sur les bateaux sauveteurs des États-Unis* n'a pas besoin d'un permis de cabotage. Bien que la *Loi* stipule que les navires ne sont pas passibles de droits lorsqu'ils effectuent ces opérations, ils ne sont pas exemptés de l'exigence de faire une déclaration à l'ASFC en temps opportun à l'égard de leurs activités au Canada.

Demande de permis de cabotage

17. Une *Demande d'admission temporaire d'un navire pour fins de cabotage au Canada* pour un navire étranger ou un navire non dédouané est, en outre, une demande d'admission temporaire de navire selon une diminution des droits, ou dans certains cas, une suppression des droits. Ces demandes doivent satisfaire aux conditions suivantes :

- a) être formulées par un résident du Canada, qui agit pour le compte du navire;
- b) être présentées sur un formulaire C47 rempli.

Note : La Directive de l'Office des transports du Canada figurant sur le site : www.otc.gc.ca précise les délais prescrits pour les différents types de demande.

18. Les demandes doivent viser un navire et un usage particuliers et être aussi complètes et précises que possible (par exemple, utiliser le navire non dédouané MS XYZ, immatriculé au Canada, afin de transporter 300 000 barils de brut léger en un déplacement, d'une raffinerie locale située à __ jusqu'au quai xyz qui se trouve à __, du 1^{er} janvier 20xx au 14 janvier 20xx). Si les demandes sont incomplètes ou très générales, on ne pourra pas les traiter aussi rapidement. Pour accélérer leur traitement, les

demandes dûment remplies et les pièces jointes doivent être transmises à l'Agence des services frontaliers du Canada et des copies doivent être envoyées simultanément à l'OTC, aux adresses suivantes :

Agence des services frontaliers du Canada
Unité de l'agrément

Téléphone : 613-954-7204
Télécopieur : 613-957-9717
Site Web : www.asfc.gc.ca

Office des transports du Canada
Division de l'assurance et des déterminations maritimes
15, rue Eddy
Gatineau QC K1A 0N9

Téléphone : 819-997-8354
Télécopieur : 819-934-0631

Courriel : maritime@otc-cta.gc.ca
Site Web : www.otc.gc.ca

Sur réception d'une copie d'une demande dûment remplie, l'OTC entreprend une recherche visant à déterminer la disponibilité d'un navire canadien adapté.

Délivrance du permis de cabotage

19. Une fois que l'OTC a déterminé qu'aucun navire canadien adapté n'est disponible, l'ASFC achemine une lettre d'autorisation au requérant. Cette lettre décrit les autres formalités qu'il a à remplir pour obtenir un permis de cabotage et commencer l'exploitation.

20. Le demandeur est tenu de présenter à l'ASFC, au bureau précisé dans la demande et nommé dans la lettre d'autorisation, les documents suivants :

- a) une copie de la lettre d'autorisation;
- b) une preuve satisfaisante que le navire répond aux exigences de sécurité, de prévention de la pollution et de compétence;
- c) une preuve de paiement de tous les droits et de toutes les taxes applicables.

21. La Direction de la sécurité des navires de Transports Canada est chargée d'administrer les dispositions régissant les exigences de sécurité et de compétence relatives aux navires exploités dans les eaux canadiennes ainsi qu'à leurs équipages. Selon la *Loi sur le cabotage*, une preuve satisfaisante que le navire répond à toutes les exigences de sécurité, de prévention de la pollution et de compétence auxquelles il peut être soumis pour son utilisation temporaire au Canada, doit être présentée à l'ASFC avant qu'on puisse délivrer un permis de cabotage. Pour ce faire, le demandeur doit présenter un « certificat approprié » délivré par la Direction de la sécurité des navires, qui sera joint aux autres documents tels qu'indiqués au

paragraphe 20. À titre d'exemples de certificat approprié, citons les documents C.T.A. 10, *Visite*, le *Registre de sécurité du navire* ou lettre de conformité, ou C.T.A. 16, *Certificat d'exemption ou d'inspection*.

22. Pour obtenir plus de précisions sur les exigences de sécurité, de prévention de la pollution et de compétence, communiquez avec la :

Direction de la sécurité des navires
Transports Canada
Place de Ville, tour C
330, rue Sparks, 11^e étage
Ottawa ON K1A 0N8

Téléphone : 613-998-0612
Télécopieur : 613-954-1032

23. Une preuve d'arrangements satisfaisants pour le paiement des droits et des taxes applicables est aussi exigée par l'ASFC avant la délivrance du permis de cabotage. Pour les navires étrangers et les navires non dédouanés qui font l'objet d'une lettre d'autorisation d'admission temporaire au cabotage au Canada, le formulaire B3, *Douanes Canada – Formule de codage*, sert habituellement de preuve pour les paiements des droits et des taxes sur la base de 1/120.

24. Il peut arriver qu'une demande de permis de cabotage soit soumise pour le compte d'un navire battant pavillon étranger, construit au Canada ou d'un navire dédouané. Aucun versement de droits impayés n'est exigé si le navire n'a pas subi de réparation ou de modification à l'étranger. Cependant, si le navire construit au Canada ou dédouané retourne dans les eaux canadiennes dans l'année où les réparations ont été effectuées à l'étranger ou dans les trois ans où les modifications ont été effectuées, l'obligation à l'égard des droits doit être satisfaite. Dans le cas d'un navire qui est affecté au cabotage sur une base temporaire, les droits et les taxes sont imposés sur la base 1/120 à la pleine valeur du navire. Si le navire est réaffecté au cabotage sur une base permanente, les droits et les taxes sont perçus sur la valeur des réparations ou des modifications.

Exigences en matière de déclaration

25. Tous les navires, y compris les navires canadiens, qui pénètrent dans les eaux canadiennes doivent, en vertu de la *Loi sur les douanes*, signaler leur arrivée par écrit au bureau de l'ASFC le plus proche en utilisant le formulaire A6, *Déclaration générale*. Les navires dont l'exploitation est autorisée pour le cabotage doivent faire une déclaration d'entrée sur le cabotage.

26. Dès que les mouvements de cabotage énoncés dans le permis de cabotage sont terminés, on doit faire une déclaration de sortie à l'aide du formulaire A6. Cette confirmation du départ du navire permet de fermer le dossier que l'on a ouvert à l'aide de la déclaration d'entrée

à l'arrivée du navire et à la suite de la délivrance du permis de cabotage. Les navires qui sont autorisés à effectuer des mouvements de cabotage pendant une période supplémentaire feront seulement une déclaration de sortie à la fin de la période finale autorisée. Cependant, on doit soumettre une demande de continuation avant l'expiration de l'autorisation précédente.

27. Dans le cas des navires qui ont complété le mouvement de cabotage, mais qui ont été autorisés à relever d'une autre disposition d'admission temporaire pour demeurer au Canada, ou qui doivent être entièrement dédouanés, il faut remplir le formulaire A6 afin de confirmer qu'ils ne sont plus utilisés pour le cabotage. Il faut le mentionner sur le formulaire A6 et joindre une copie de cette autorisation ou, s'il y a lieu, une copie du formulaire B3.

28. La notification du départ du navire servira à confirmer le nombre de versements de droits réduits sur la base de 1/120 qui sont requis par suite de l'utilisation autorisée du navire pour le cabotage, et à indiquer que des paiements supplémentaires sur la base de 1/120 ne sont pas en suspens.

29. Les personnes qui font une demande de permis de cabotage et d'admission temporaire de navire et qui ne les utilisent pas à leur fin sont priées d'aviser par écrit l'ASFC et l'OTC pour éviter les enquêtes ultérieures et les demandes de droits supplémentaires.

Périodes prescrites

30. En vertu de la *Loi sur le cabotage*, un permis de cabotage peut être délivré pour une période maximale de 12 mois. Cette période peut être prolongée sur demande, pour un nombre indéfini de périodes supplémentaires d'au plus 12 mois chacune, quand il ressort d'une recherche dans l'industrie maritime canadienne que la disponibilité des navires n'a pas changé.

31. Le *Règlement sur la diminution ou la suppression des droits de douane sur les navires* prévoit que lorsque l'importation temporaire d'un navire a été autorisée afin d'être utilisé dans les eaux canadiennes, les droits sur ce navire doivent être réduits sur une base de 1/120 pour une période ne dépassant pas 12 mois consécutifs. Le *Règlement* prévoit aussi que, selon la disponibilité, on peut diminuer les droits sur une base de 1/120 pour une ou plusieurs périodes supplémentaires ne dépassant pas 12 mois consécutifs.

Procédures de déclaration en détail sur la base de 1/120

32. Lorsqu'on accorde une diminution des droits, c'est-à-dire quand on autorise l'admission temporaire d'un navire sur la base de 1/120, on calcule les droits comme suit :

a) La valeur du navire, en dollars canadiens, divisée par 1/120 et multipliée par le taux de droits applicable est égale aux droits exigibles pour chaque mois ou fraction de mois durant lequel le navire demeure au Canada.

b) Le paiement minimal, selon la procédure comptable, est égal aux droits pour un mois (ou une période de 30 jours). Il est à noter que la taxe sur les produits et services (TPS) est exigible.

33. Bien que selon cette procédure le paiement minimal soit égal aux droits pour un mois, ou une période de 30 jours, cela ne signifie pas qu'un navire est automatiquement dédouané pour un mois, mais que les droits minimaux sont exigibles lorsque le navire est admis temporairement pour une période de moins de 30 jours. Si au cours de ce mois ou de cette période de 30 jours, une demande est déposée et approuvée pour que le navire continue d'être exploité pendant toute la période de 30 jours, aucun autre versement de droits pour cette période n'est exigé. Toutefois, il faut procéder à la recherche d'un autre navire canadien adapté. Dans ce cas, pour que l'on puisse continuer à exploiter le navire, il faut obtenir un permis de cabotage à jour.

34. Les demandeurs doivent savoir qu'une autorisation d'admission temporaire de navire accordée pour 15 jours ne s'applique pas automatiquement aux 15 jours suivants. De la même façon, un navire dont l'utilisation est autorisée dans une zone particulière, ou dans un but précis, ne peut être exploité ailleurs ou à une autre fin, à moins que l'on obtienne une modification des conditions initiales et un nouveau permis. Si l'on ne respecte pas ces conditions, le navire sera assujéti à des versements de droits supplémentaires et aux mesures d'application de la *Loi sur le cabotage*.

35. Les droits de douane peuvent être acquittés à l'avance pour toute la période autorisée ou mensuellement lorsqu'une autorisation couvre plus d'une période de 30 jours. Dans le dernier cas, le paiement doit être reçu par l'ASFC avant chaque période de 30 jours. Dans les deux cas, on ne peut utiliser le navire tant qu'on n'a pas acquitté les droits. Le permis de cabotage sera délivré de façon à refléter la période de versement des droits. Un permis de cabotage ne peut en aucun cas être délivré pour une période plus longue que la période de validité du document de visite C.T.A. 10 ou autre certificat valide approprié. Le document C.T.A. 10 n'est habituellement pas validé par la Direction de la sécurité des navires de Transports Canada pour une période dépassant la date d'expiration la plus rapprochée des certificats de sécurité du navire. On doit communiquer avec Transports Canada en ce qui a trait aux circonstances atténuantes à l'égard du respect des normes de sécurité de navire.

36. Lorsqu'on décide d'importer en permanence un navire qui est exploité actuellement en vertu d'une autorisation d'admission temporaire, le montant des droits exigibles pour le navire peut être réduit d'un montant égal aux droits versés aux termes de l'autorisation actuelle. Aucun crédit ne peut être accordé pour les droits acquittés en vertu d'une autorisation antérieure ou d'une autorisation qui a expiré.

37. La valeur d'un navire et le taux de droits en vertu du *Tarif des douanes* sont fixés lors de l'importation. Cette évaluation comprend la valeur de toutes les pièces et de tous les équipements du navire lorsque celui-ci arrive au Canada. Les pièces et les équipements importés par la suite ne sont pas admissibles à la réduction sur la base de 1/120, et on ne peut ajuster la valeur du navire afin de tenir compte de ces éléments. Il faut plutôt comptabiliser normalement ces marchandises lors de leur importation.

38. Selon les règlements adoptés en vertu du paragraphe 215(2) de la partie IX de la *Loi sur la taxe d'accise*, les navires et les réparations des navires admissibles à une réduction partielle des droits conformément au *Règlement sur la diminution ou la suppression des droits de douane sur les navires* sont aussi assujettis à une exonération partielle proportionnelle de la TPS.

39. Selon les règlements adoptés en vertu du point 8 de l'annexe VII de la *Loi sur la taxe d'accise*, les navires et les réparations de navires auxquels s'applique la suppression des droits aux termes du *Règlement sur la diminution ou la suppression des droits de douane sur les navires* peuvent aussi bénéficier de la suppression de la TPS à titre d'importations non imposables.

Eaux canadiennes

40. Une fois que le permis de cabotage a été délivré, le navire doit demeurer dans les eaux canadiennes pour que le permis de cabotage demeure valide pour la durée de l'autorisation. Lorsqu'un navire quitte les eaux canadiennes et pénètre dans les eaux internationales, le permis de cabotage n'est plus valide et sera annulé par l'ASFC.

Période de rajustement de deux semaines applicable à la durée du permis de cabotage

41. Une société peut demander une modification des dates d'autorisation, c'est-à-dire de déplacer jusqu'à deux semaines la date d'entrée en vigueur ou la date d'expiration de l'autorisation; cependant, la durée du permission ne peut être prolongée. Ce type de demande découle souvent de l'arrivée tardive d'un navire au Canada.

42. L'Agence des services frontaliers du Canada accorde une période de rajustement de deux semaines en vertu d'une entente mutuelle conclue avec le Comité de travail

spécial sur le secteur maritime. Le Comité a déclaré : « En ce qui concerne la durée du permis, on reconnaît que les dates peuvent fluctuer et que, par conséquent, dans les circonstances normales, on autorisera une légère modification de la période de validité, jusqu'à concurrence de deux semaines à compter de la date de début ou de la date de fin, à condition que la durée du permission ne soit pas prolongée ». Lors de l'examen de ce type de demande, on tiendra compte de la disponibilité de navires canadiens en rapport avec la demande initiale.

43. Si la demande est approuvée, la Section des politiques visant les transporteurs et le fret émettra une lettre avisant que l'autorisation peut être modifiée jusqu'à concurrence de deux semaines à compter de la date d'entrée en vigueur ou de la date d'expiration. La Garde côtière canadienne a endossé l'acceptabilité de la politique relative à la période de rajustement de deux semaines.

Navires de croisière

44. Les articles 3 et 5 du *Règlement sur la diminution ou la suppression des droits de douane sur les navires* prévoient la suppression des droits sur certains navires de croisière qui sont importés temporairement pour être utilisés au Canada, à condition qu'aucun navire canadien adapté ne soit alors disponible. Les navires de croisière sont définis dans ce *Règlement* comme étant des navires transportant des passagers et pouvant héberger pendant la nuit au moins 100 personnes, outre les membres de l'équipage. Cette définition exclut spécifiquement l'admissibilité d'un navire affecté à un service de traversier qui transporte des passagers ou du fret selon un horaire fixe à la suppression des droits accordés aux navires de croisière en vertu de ce *Règlement*.

45. Une demande d'admission temporaire de chaque navire de croisière doit être déposée annuellement avant la saison des croisières. On entreprendra ensuite un examen annuel de l'industrie pour confirmer qu'aucun navire canadien adapté n'est disponible pour la prochaine saison de croisières.

46. Dans le cas des navires transportant moins de 100 passagers qui peuvent être hébergés la nuit, on doit demander, dans le cadre du programme d'admission temporaire des navires, un permis de cabotage et l'acquiescement des droits sur la base de 1/120.

Navires intercoûtières

47. Le *Règlement sur la diminution ou la suppression des droits de douane sur les navires* prévoit que les navires qui transportent du fret d'une côte canadienne à une autre, à l'intérieur des latitudes et longitudes prescrites, peuvent obtenir la suppression des droits qui sont autrement exigibles en raison du mouvement du navire. La suppression des droits ne s'applique qu'aux navires qui transportent du fret, mais pas de passagers. En général, ces

navires comprennent ceux qui transportent des marchandises d'un point de la côte ouest du Canada, au sud du 60° degré de latitude (soit une ligne reliant un point juste au sud de Seward, en Alaska, la baie d'Hudson et l'extrémité sud du Groënland) et un point dans l'Est du Canada, situé à l'est du 95° degré de longitude (une ligne commençant approximativement à Resolute [Iqaluit] dans l'île Cornwallis, passant par le Manitoba un peu à l'ouest de Churchill et de Kenora et traversant la frontière américaine). Ainsi, les mouvements entre les points comme Churchill et Tuktoyaktuk sont exclus.

Entreposage temporaire

48. Les navires qui ont été démobilisés, c'est-à-dire retirés du service actif et non utilisés pour l'entreposage ou comme résidence temporaire, peuvent être admis temporairement au Canada pour entreposage dans une installation portuaire. Le *Règlement sur la diminution ou la suppression des droits de douane sur les navires* prévoit la suppression des droits pendant une période ne dépassant pas 12 mois consécutifs sous réserve d'un renouvellement pour une ou plusieurs périodes supplémentaires d'au plus 12 mois. On doit faire une demande d'entreposage au bureau de l'ASFC à l'endroit où le navire doit être entreposé. Selon le règlement, l'importateur doit déposer une garantie satisfaisante dont le montant peut atteindre les droits exigibles autrement sur le navire. On peut remplir un formulaire E29B, *Permis d'admission temporaire*, pour le navire, aux fins de contrôle. Les demandes d'entreposage doivent contenir les renseignements suivants :

- a) le nom et le pavillon du navire (pays d'immatriculation);
- b) la valeur en dollars canadiens;
- c) l'emplacement spécifique du navire lorsqu'il est entreposé;
- d) la durée de l'entreposage;
- e) le nom, l'adresse et le numéro de téléphone d'une personne-ressource à l'intention de l'ASFC.

Inobservation des conditions

49. Les navires importés en vertu d'une autorisation temporaire ne peuvent être utilisés que pour les fins approuvées. À l'expiration de l'autorisation, les navires doivent satisfaire à l'une de ces conditions :

- a) être exportés du Canada s'ils sont exemptés conditionnellement des droits en vertu de la *Loi sur la compétence extracôtière du Canada pour les douanes et l'accise* (LCECDA), et sont retirés de la mer territoriale;
- b) être entièrement dédouanés;

- c) être autorisés par le ministre à être placés dans une installation canadienne pour réparation, révision ou mise au point;
- d) faire l'objet d'une autre autorisation d'importation temporaire en vertu du *Règlement*.

50. Lorsque ces conditions ne sont pas satisfaites ou que le navire est utilisé pour une autre fin que celle qui est prévue dans l'autorisation, il faut calculer de nouveau la diminution ou la suppression des droits comme suit :

- a) pour un navire importé sur la base de 1/120, la réduction des droits doit être calculée de nouveau au 1/50 pour toute la période de défaut;
- b) pour un navire importé en conformité avec les dispositions relatives à la suppression des droits, les droits doivent être calculés comme étant une diminution sur la base de 1/100 pour la période totale de défaut.

Réparations ou modifications

51. Toutes réparations ou les modifications effectuées sur un navire canadien à l'étranger doivent être déclarées sur le formulaire A6 (déclaration d'entrée) au bureau local de l'ASFC au premier point d'arrivée au Canada. On doit fournir la documentation supplémentaire suivante :

- a) une description complète des réparations ou des modifications;
- b) le nom, l'adresse et les numéros de téléphone et de télécopieur des personnes-ressources dont on peut obtenir des renseignements;
- c) les pièces justificatives sous forme d'ordres d'exécution, de factures, de reçus et d'autres documents connexes.

52. Les dispositions du *Règlement* relatives aux réparations et aux modifications ne visent que les navires qui sont construits ou dédouanés au Canada, qui retournent au cabotage permanent au Canada et qui n'ont pas été exportés du Canada dans le but unique d'être réparés ou modifiés, à l'exception des réparations d'urgence.

53. Dans le cas des réparations effectuées à l'étranger dans les douze mois qui précèdent le retour du navire au Canada, on doit acquitter les droits et les taxes sur la valeur totale des réparations, en dollars canadiens, au taux de droits applicable au navire.

54. Dans le cas des réparations effectuées à l'étranger plus d'un an avant le retour du navire au Canada, les droits sur le navire seront supprimés pourvu que le navire ne soit pas retourné entre-temps dans les eaux canadiennes. En d'autres termes, si le navire pénètre dans les eaux canadiennes pour une raison quelconque au cours de la période d'un an, on percevra les droits et les taxes sur la valeur des réparations.

55. Dans le cas des modifications effectuées à l'étranger dans les trois ans qui précèdent le retour du navire au Canada, les droits et les taxes sont exigibles sur la valeur des modifications, en dollars canadiens, au taux de droits applicable au navire.

56. Pour les modifications effectuées à l'étranger plus de trois ans avant le retour du navire au Canada, il y aura exonération des droits, pourvu que le navire ne soit pas retourné entre-temps dans les eaux canadiennes. En d'autres termes, si le navire pénètre dans les eaux canadiennes pour une raison quelconque au cours de la période de trois ans, on percevra les droits et les taxes sur les modifications.

57. Selon la définition du *Règlement*, le terme « réparation » désigne la restauration d'un navire à l'état dans lequel il était lorsqu'il a quitté les eaux douanières canadiennes pour la dernière fois, y compris, toutes les pièces, la main-d'œuvre et tout le matériel nécessaires pour les réparations.

58. Les modifications sont définies dans le *Règlement* comme étant tous les travaux exécutés à bord d'un navire autres que les réparations.

59. En ce qui concerne les réparations essentielles, le *Règlement* exige que les réparations résultent d'une situation imprévue qui est survenue à l'extérieur des eaux douanières canadiennes et qui étaient nécessaires pour assurer la navigabilité ou la sécurité du navire, ou pour permettre à celui-ci d'atteindre en toute sécurité son port de destination ou de retourner dans les eaux douanières canadiennes. Une demande de suppression des droits sur les réparations essentielles doit être étayée par des preuves documentaires satisfaisantes afin de justifier la nécessité des réparations pour assurer le retour en toute sécurité du navire.

Exigences en matière de déclaration en détail pour les réparations ou les modifications

60. Les droits exigibles sont comptabilisés à l'aide du formulaire B3. Notez qu'on doit indiquer le décret C.P. 1990-939 dans la zone 24 et le nom du navire dans la zone 16. Les importateurs ont jusqu'à deux ans à compter de la date de la déclaration en détail pour interjeter appel auprès de l'ASFC afin d'obtenir des rajustements. Les appels doivent être transmis par écrit sur le formulaire B2, *Douanes Canada – Demande de rajustement*, par l'entremise de l'Unité des drawbacks, des remboursements et des remises du bureau de l'ASFC régional où les droits et les taxes sont acquittés.

Processus de l'Office des transports du Canada

61. En vertu des articles 4 et 5 de la *Loi sur le cabotage*, le ministre de la Sécurité publique délivrera un permis pour un navire étranger ou un navire non dédouané lorsqu'il est convaincu que l'OTC a déterminé qu'il n'y a pas de navire canadien ni de navire non dédouané adapté et disponible pour assurer le service ou être affecté aux activités visées dans la demande. La Directive de l'Office des transports du Canada qui précise les délais prescrits pour les différents types de demande se trouve sur le site suivant : www.otc.gc.ca.

62. La portion des demandes de permis relevant de l'OTC est traitée comme suit :

a) Après une évaluation complète de la demande visant à s'assurer que tous les renseignements voulus y sont inclus, on transmet l'information pertinente aux armateurs et aux exploitants canadiens et on leur donne un délai précis pour aviser l'OTC s'ils disposent d'un navire pour l'activité proposée.

b) Si l'on ne reçoit pas d'offre de navires dans le délai fixé, on dépose la demande auprès de l'OTC pour sa détermination. Dans ce cas, étant donné qu'aucun navire n'a été proposé, l'OTC détermine habituellement qu'aucun navire canadien adapté n'est disponible pour l'activité proposée, et l'ASFC est avisée en conséquence.

c) Les offres de navires canadiens ou de navires non dédouanés doivent être transmises le plus tôt possible à l'OTC et copiées pour le demandeur, et au plus tard dans le délai prescrit.

d) Après les présentations ci-dessus, les plaidoyers sont habituellement considérés comme étant clos. La demande, y compris toute la documentation pertinente, l'analyse et les examens pertinents, est présentée à l'OTC aux fins de détermination. La décision de l'OTC est transmise par lettre à l'ASFC, et des copies sont envoyées au demandeur et à tous les intéressés. Il importe de noter que même si l'OTC détermine qu'il y a des navires canadiens ou non dédouanés, adaptés et disponibles, le demandeur n'est pas obligé d'utiliser ces navires.

RÉFÉRENCES

<p>BUREAU DE DIFFUSION – Unité de l'agrément Division des cotisations et des agréments</p>	<p>DOSSIER DE L'ADMINISTRATION CENTRALE – 7688-1</p>
<p>RÉFÉRENCES LÉGALES – <i>Loi sur les douanes</i> <i>Loi sur la marine marchande du Canada</i> <i>Règlement sur la diminution ou la suppression des droits de douane sur les navires</i> <i>Loi sur le cabotage</i></p>	<p>AUTRES RÉFÉRENCES – s.o.</p>
<p>CECI ANNULE LES MÉMORANDUMS « D » – D3-5-7, le 8 juillet 2008</p>	

Les services fournis par l'Agence des services frontaliers du Canada sont offerts dans les deux langues officielles.

