Office des transports du Canada
Canadian Transportation Agency

# Lignes directrices de l'Office des transports du Canada relatives au traitement des demandes de licence de cabotage

disponible sur divers supports

Canada

Ce document ainsi que les autres publications de l'Office des transports du Canada sont disponibles sur notre site Web : **www.otc.gc.ca**.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec l'Office :

Office des transports du Canada

Ottawa (Ontario) K1A 0N9

Téléphone : 1-888-222-2592

ATS : 1-800-669-5575

Télécopieur : 819-997-6727

Courriel : info@otc-cta.gc.ca

Site Web : **www.otc.gc.ca**

N$^{o}$ de catalogue TT4-19/2015F-PDF

ISBN 978-0-660-03286-3

© Ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux Canada

septembre 2015

# Table des matières

Partie 1 – Introduction ..... 1

1.1 Mandat de l'Office des transports du Canada ..... 1

1.2 But des Lignes directrices ..... 2

1.3 Contexte du processus de délivrance des licences de cabotage ..... 2

Partie 2 – Préavis et contenu de la demande ..... 4

2.1 Généralités ..... 5

2.2 Périodes minimales de préavis ..... 6

2.3 Contenu des demandes ..... 7

Partie 3 – Actes de procédure ..... 11

3.1 Déroulement des actes de procédure ..... 11

3.2 Délais relatifs aux actes de procédure ..... 11

3.3 Rôles et responsabilités des parties au cours des actes de procédure ..... 12

3.4 « Navire immatriculé au Canada », « adaptabilité », « disponibilité » et « service maritime adéquat identique ou comparable » ..... 14

3.5 Délai relatif aux décisions de l'Office ..... 17

Partie 4 – Renseignements généraux ..... 18

4.1 Retrait ou modification d'une demande ou d'une offre ..... 18

4.2 Dispositions procédurales pour le traitement des demandes de licence de cabotage ..... 18

4.3 Appel et révision des décisions de l'Office ..... 19

4.4 Langues officielles ..... 19

4.5 Coordonnées de l'Office ..... 20

4.6 Coordonnées des autres ministères et organismes gouvernementaux ..... 20

Annexe A – Dispositions supplémentaires pour le traitement des demandes de licences de cabotage ..... 23

Annexe B – Résumés de décisions de l'Office ..... 32

# Partie 1 – Introduction

## 1.1 Mandat de l'Office des transports du Canada

1. La *Loi sur le cabotage* réserve aux navires immatriculés au Canada et dédouanés le transport des marchandises et des passagers entre deux points au Canada et toute autre activité maritime de nature commerciale, y compris les activités liées à l'exploration, à l'exploitation ou au transport de minerais et de ressources non biologiques sur le plateau continental du Canada.

2. En vertu de la *Loi sur le cabotage*, le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile délivre une licence de cabotage autorisant l'utilisation d'un navire étranger ou d'un navire non dédouané afin d'être affecté à des activités commerciales en eaux canadiennes pour une période maximale de 12 mois lorsque l'Office des transports du Canada (Office) a déterminé qu'il n'existe aucun navire canadien ou aucun navire non dédouané qui soit à la fois adapté et disponible pour être affecté à l'activité visée dans la demande. Si la demande de licence de cabotage vise le transport de passagers, la *Loi sur le cabotage* exige de l'Office qu'il détermine également si un service maritime adéquat identique ou comparable est offert (désigné collectivement comme « l'activité »).

3. Bien qu'en vertu de la *Loi sur le cabotage*, le processus de traitement des demandes de licence de cabotage implique directement ou indirectement de nombreux autres ministères ou organismes gouvernementaux, les *Lignes directrices de l'Office des transports du Canada relatives au traitement des demandes de licence de cabotage* (Lignes directrices) portent précisément sur le mandat de l'Office aux termes de la loi. À la section 4.7 se trouve la liste des autres ministères et organismes gouvernementaux avec qui il peut y avoir lieu de communiquer avant d'entreprendre une activité en eaux canadiennes avec un navire étranger. Cette section énonce également leurs responsabilités respectives et les délais de traitement anticipés. Lorsque le demandeur a réuni la documentation nécessaire, il se rend à un bureau désigné de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC), où une licence est délivrée au nom du ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile autorisant le navire à entreprendre ses activités.

4. Le paragraphe 15 illustre sous forme de schéma le processus de traitement des demandes de licence de cabotage et indique les rôles des autres ministères et organismes gouvernementaux.

## 1.2 But des Lignes directrices

5. Les Lignes directrices visent à clarifier le rôle et les responsabilités du demandeur et de l'offrant dans le traitement des demandes déposées auprès de l'Office et prévoient des options pour traiter différents types de demandes. Elles apportent également des précisions sur le mandat législatif de l'Office et ses obligations administratives, ainsi que sur l'information dont l'Office a besoin pour prendre une décision en vertu de la *Loi sur le cabotage*.

6. En cas de divergence entre les Lignes directrices et la *Loi sur le cabotage*, ou n'importe quelle autre loi du Parlement, comme la *Loi sur les transports au Canada*, L.C. (1996), ch. 10, modifiée, la législation a préséance.

## 1.3 Contexte du processus de délivrance des licences de cabotage

7. Comme il est indiqué dans le schéma du processus de traitement des demandes de licence de cabotage de l'Office (paragraphe 15), il faut d'abord déposer simultanément une demande d'admission temporaire d'un navire aux fins de cabotage au Canada (demande) auprès de l'AFSC et de l'Office.

8. L'Office administre un processus visant à aviser les exploitants de navires immatriculés au Canada de l'activité proposée et décrite dans la demande. Un *avis de demande de licence de cabotage* (avis de demande) sera publié sur le site Web de l'Office et envoyé par courriel à toutes les parties intéressées qui se sont abonnées au service d'avis par courriel. L'avis invite les exploitants à aviser l'Office, dans les délais prescrits, s'ils disposent d'un navire adapté et disponible pour être affecté à l'activité décrite dans la demande. Dans le cas des navires de passagers, les exploitants doivent également préciser si un service maritime adéquat identique ou comparable est disponible.

9. Si aucune offre de navire canadien n'est présentée dans le délai prescrit dans l'avis de demande, l'Office considère que la demande n'est pas contestée et rend une décision qui indique qu'aucun navire canadien adapté n'est disponible.

10. Si, à la suite de la publication de l'avis, un ou plusieurs navires canadiens sont offerts pour être affectés à l'activité proposée, l'Office considère que la demande est contestée et reçoit les présentations des parties concernées (c.-à-d. le demandeur et les offrants) démontrant l'adaptabilité et la disponibilité des navires canadiens offerts et, dans le cas des services de transport de passagers, l'existence d'un service adéquat identique ou comparable offert par des

exploitants de navires canadiens. Les oppositions[1] et les offres de navires immatriculés au Canada doivent être déposées auprès de l'Office et du demandeur simultanément. Le demandeur peut ensuite déposer des commentaires auprès de l'Office et l'offrant a par la suite l'occasion de répondre à ces commentaires.

11. Chaque partie est chargée de présenter son cas et tous les arguments pertinents dans ses actes de procédure, car la décision de l'Office est fondée sur les renseignements fournis.

12. Lorsqu'une offre d'un navire immatriculé au Canada est faite, **le demandeur doit communiquer avec les offrants canadiens** pour discuter de la disponibilité et de l'adaptabilité du navire canadien. Si par la suite la demande ou l'offre n'est pas retirée, le demandeur doit déposer tous ses commentaires pertinents à l'offre dans le délai prescrit et l'offrant doit déposer une réponse finale à ces commentaires dans le délai prescrit. Ensuite, l'Office détermine, en fonction des preuves présentées et selon une prépondérance des probabilités (c.-à-d. si cela est plus probable que non), si un navire canadien est adapté et disponible pour être affecté à l'activité proposée et, dans le cas du transport de passagers, si un service maritime adéquat identique ou comparable est offert. L'Office rend une décision fondée sur cette détermination.

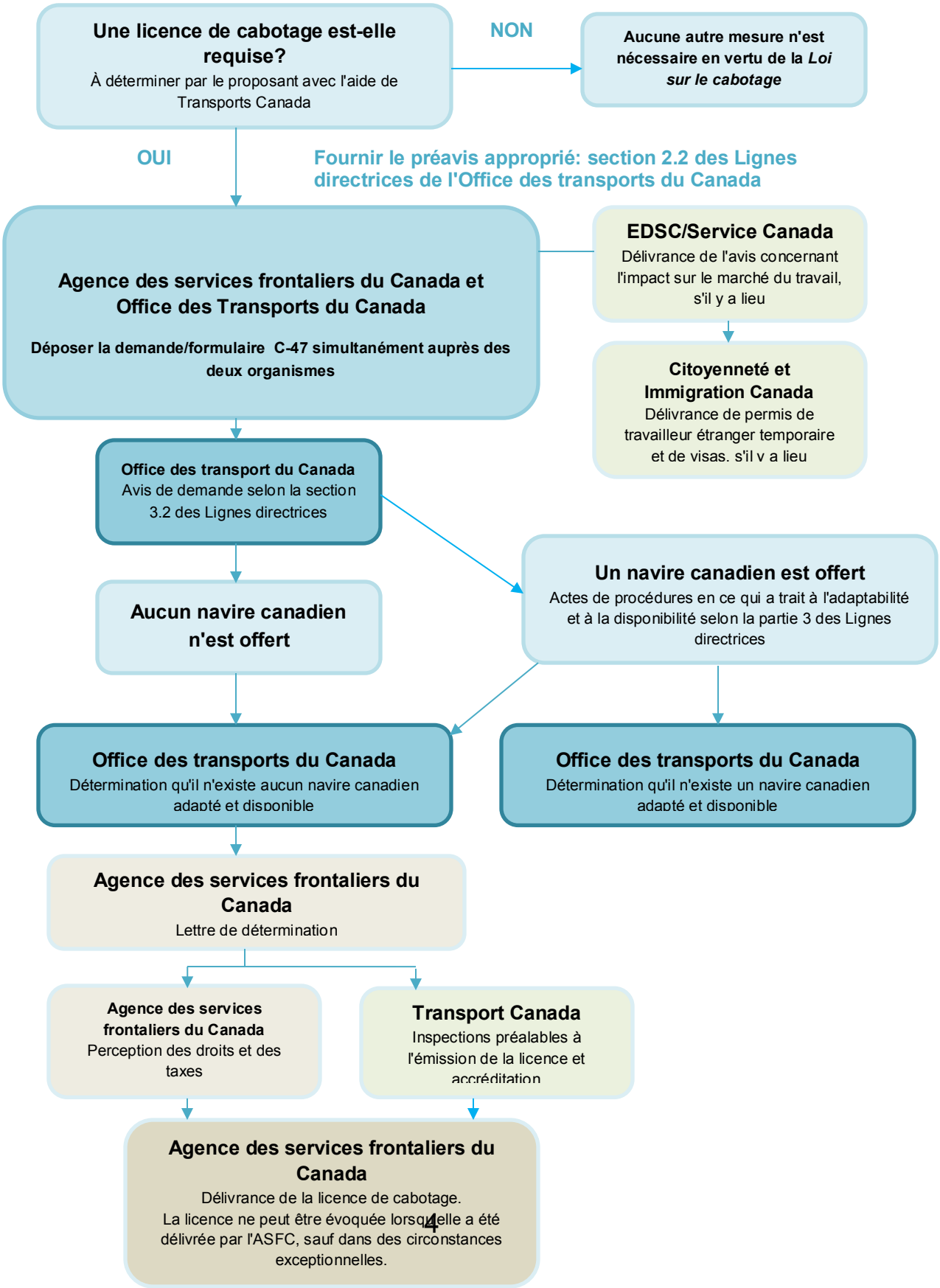
13. Une décision de l'Office en vertu de la *Loi sur le cabotage* est transmise au ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile à des fins de suivi. **Une décision de l'Office *n'accorde pas* l'autorisation de commencer l'activité pour laquelle une demande a été présentée au ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile. La licence de cabotage délivrée par le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile fournit cette autorisation.**

14. Les demandeurs sont informés qu'ils sont tenus de satisfaire aux exigences des autres ministères et organismes gouvernementaux en matière de cabotage, comme il est précisé à la section 4.7 des Lignes directrices. Ainsi, dans le cadre de leur planification, les demandeurs doivent tenir compte des délais requis par chacune des compétences pertinentes pour remplir ses obligations.

---

[1] Parfois, l'Office reçoit des oppositions à des demandes qui ne comprennent pas l'offre d'un navire. Bien que les opposants peuvent soulever des questions systémiques importantes en ce qui a trait au traitement des demandes, il faut souligner que le mandat de l'Office à l'égard de toute demande consiste à déterminer s'il y a un navire canadien adapté et disponible pour être affecté à l'activité ou fournir le service. Par conséquent, les oppositions non assorties d'une offre n'auront aucune incidence sur la détermination de l'Office.

15. **Figure – Schéma du processus de traitement des demandes de licence de cabotage de l'Office ainsi que du rôle des autres ministères et organismes**



# Partie 2 – Préavis et contenu de la demande

## 2.1 Généralités

16. Les demandes générales ou spéculatives ne seront pas acceptées, car elles ne comprennent pas assez de renseignements pour permettre à l'Office de déterminer s'il existe un navire immatriculé au Canada ou non dédouané qui est à la fois adapté et disponible pour être affecté à l'activité décrite dans la demande.

17. ***Les demandes doivent être déposées auprès de l'Office le plus tôt possible avant le début de l'activité proposée.*** **L'Office a adopté des objectifs de rendement afin de protéger efficacement les intérêts des navires immatriculés au Canada tout en autorisant l'accès aux navires étrangers lorsqu'aucun navire immatriculé au Canada n'est adapté et disponible. L'Office s'engage à traiter les demandes conformément à ses objectifs de rendement, à savoir traiter 80 pour cent des demandes de licence de cabotage dans un délai de 90 jours lorsqu'une offre est déposée et 95 pour cent des demandes avant la date de début de l'activité lorsqu'aucune offre n'est déposée.[2] Bien que l'Office s'efforce d'atteindre ces objectifs de rendement et de faire une détermination le plus rapidement possible, il pourrait avoir besoin, dans certaines situations, de toute la période de 120 jours établie dans la *Loi sur les transports au Canada* pour faire sa détermination. Les demandeurs devraient s'attendre à un tel délai s'ils prévoient que des offres seront déposées, si le cas est complexe ou si les présentations ne contiennent pas suffisamment d'information.**

18. Bien que la *Loi sur le cabotage* ne prescrive aucun préavis pour le dépôt de demandes auprès de l'Office ou d'autres délais concernant les présentations déposées dans le cadre de la demande, les Lignes directrices fixent diverses périodes *minimales* pour le préavis, en fonction de la nature et de l'urgence de l'activité. Dans la mesure du possible, les demandeurs devraient fournir un préavis plus long que les périodes minimales prévues. Cela est conforme à l'intention de la *Loi sur le cabotage,* qui reconnaît les intérêts des exploitants de navires immatriculés au Canada en autorisant l'utilisation de navires étrangers pour être temporairement affectés à des activités de cabotage en eaux canadiennes seulement si aucun navire canadien ou non dédouané n'est adapté ou disponible pour être affecté à l'activité décrite dans la demande. Les exploitants de navires immatriculés au Canada auront plus de temps pour examiner les exigences de l'activité proposée et pour préparer une offre de navire canadien, s'il y a lieu.

---

[2] L'Office publie ses résultats de rendement en regard des indicateurs de rendement dans son Rapport annuel et dans son Rapport sur le rendement.

19. Lorsqu'une demande est contestée, l'Office doit faire une détermination en fonction des actes de procédure des parties, à savoir si les exploitants de navires immatriculés au Canada disposent d'un navire adapté et disponible pour être affecté à l'activité décrite dans la demande. Dans le cas des navires de passagers, l'Office doit déterminer si un service maritime adéquat identique ou comparable est offert. **Comme le traitement des demandes contestées prend normalement bien plus de 30 jours, le demandeur est tenu de prévoir suffisamment de temps, avant le début de l'activité proposée, pour permettre le traitement de sa demande selon les dispositions des Lignes directrices, de même que le traitement de sa demande par d'autres ministères et organismes fédéraux.**

## 2.2 Périodes minimales de préavis

20. Les périodes *minimales* de préavis ci-après sont établies par l'Office pour différents types (ou contextes) de demandes de licence de cabotage et se définissent en jours ouvrables. Elles ont uniquement trait au processus de l'Office et ne tiennent pas compte des contraintes de temps qui peuvent être imposées par d'autres ministères ou organismes fédéraux. Le temps requis pour qu'un demandeur puisse composer avec les exigences des autres ministères ou organismes gouvernementaux devrait être pris en considération pour le préavis donné dans la demande déposée auprès de l'Office.

21. Les périodes de préavis sont les suivantes :

30 jours : Pour les demandes autres que celles nécessitant un préavis minimal de huit jours ou un traitement accéléré ou urgent. Cela inclut les activités non urgentes, y compris, mais sans s'y limiter, les voyages multiples ou les activités annuelles, de même que certaines activités à court terme, y compris, mais sans s'y limiter, les voyages simples et les activités ponctuelles ou non répétitives. Ces demandes s'appliquent normalement à des activités planifiées dont les dates ou les endroits spécifiques sont déjà connus. Il peut notamment s'agir d'activités ayant trait à l'exploration et à l'exploitation de ressources au large des côtes, au dragage ou aux services de transport de passagers comme le tourisme, les croisières ou les grands voiliers.

8 jours : Pour toutes les demandes où l'utilisation de pétroliers est proposée.

Accéléré : Le processus accéléré s'applique aux situations imprévues et à court terme lorsque les conséquences économiques de la non-exécution d'une activité maritime commerciale auraient une incidence nuisible sur une entreprise ou une collectivité (p. ex. la

fermeture d'une usine et la perte d'emplois en raison d'un approvisionnement déficient en matières premières).

Les conditions d'exploitation et les coûts plus favorables (p. ex. droits, équipage, carburant) des navires étrangers en comparaison avec ceux des navires immatriculés au Canada ne seront pas considérés comme des « conséquences économiques » pour justifier une demande accélérée.

Urgent : Le processus urgent s'applique uniquement aux activités commerciales qui ne peuvent être satisfaites dans les préavis susmentionnés (p. ex. accidents, risque pour la sécurité des personnes, catastrophes naturelles).

22. Les processus accélérés et urgents *ne doivent pas* être utilisés lorsqu'un demandeur a mal planifié une activité qui aurait normalement nécessité une période de préavis plus longue. Si un demandeur ne fournit pas par écrit de façon claire et concise les raisons pour lesquelles la période minimale de préavis de 30 jours et les délais connexes décrits dans les Lignes directrices ne peuvent être respectés, l'Office traitera la demande conformément à l'échéancier associé à la période minimale de préavis de 30 jours.

23. ***Dès qu'une demande est acceptée dans le cadre du processus accéléré ou urgent***, l'Office affichera un avis de demande sur son site Web et enverra cet avis par courriel à toutes les parties intéressées qui se sont abonnées au service d'avis par courriel. L'avis indiquera le délais pour déposer uneoffre. Pour le processus accéléré, voir le paragraphe 41. Pour le processus urgent, les délais sont établis par l'Office en fonction des faits et des circonstances de chaque cas.

24. Lorsqu'une offre a été déposée auprès de l'Office, le processus décisionnel commence et l'Office fera une détermination. Bien que l'Office tienne à faire les déterminations à temps et dans les meilleurs délais conformément à ses objectifs de rendement énoncés au paragraphe 17, dans certains cas, il pourrait avoir besoin de toute la période de 120 jours prévue dans la *Loi sur les transports au Canada* pour faire sa détermination.

## 2.3 Contenu des demandes

25. Conformément à la *Loi sur le cabotage*, les demandes doivent être signées par un résident du Canada. ***Comme il incombe au demandeur de justifier la nécessité d'importer un navire étranger, la demande doit clairement énoncer tous les faits pertinents, toutes les circonstances et le bien-fondé inhérents à la demande.*** Plus particulièrement, la demande doit fournir une

justification détaillée de la raison pour laquelle un navire étranger doit être importé pour être affecté à l'activité proposée.

26. La justification du demandeur pour l'admission temporaire d'un navire étranger pour fins de cabotage au Canada doit principalement être axée sur la nature de l'activité proposée.

27. *Toutes les demandes* **doivent** comprendre les renseignements suivants :

a) Une description détaillée de l'activité visée dans la demande, y compris, mais sans s'y limiter :

i) les points de départ et de destinations (s'il y en a plusieurs);
ii) le nombre de voyages (leurs horaires, s'il y a plusieurs voyages);
iii) les dates;
iv) toute contrainte matérielle (p. ex., limitations de tirant d'eau, etc.).

b) Les renseignements suivants par type d'activité :

**Marchandises :**

- volume de marchandise ($m^3$, etc. /par voyage – par destination, s'il y a lieu);
- type de marchandises (vrac, conteneurs, divers);
- toute exigence spéciale (p. ex., grue, prises frigorifiques, structure du pont, auto chargeur, contraintes matérielles aux ports de chargement ou de déchargement, etc.).

**Pétroliers :**

- volume de marchandise ($m^3$, etc. /par voyage – par destination, s'il y a lieu);
- type de marchandise (p. ex., pétrole lourd ou propre, etc.).

**Service de transport de passagers :**

- nombre de passagers;
- dans le cas de voyages de plus de 24 heures, le nombre de chambres et de couchettes;
- nature du service (p. ex., coque nue, croisière, tourisme ou excursions, sites commerciaux, etc.);
- durée de l'excursion;
- clientèle ciblée (catégorie de luxe);

- structure de prix.

c) le nom du navire étranger proposé. Dans des circonstances exceptionnelles (p. ex., demandes urgentes), l'Office examinera les demandes sans le nom du navire étranger. Toutefois, le demandeur doit préciser clairement les raisons pour lesquelles le nom du navire étranger n'est pas encore connu;

d) le type de navire requis, la taille, la capacité et toute autre spécification requise pour l'activité proposée;

e) une indication de la souplesse des dates de l'activité proposée et, si les dates ne peuvent être changées, le demandeur devra fournir les raisons à l'appui;

f) les raisons pour lesquelles le demandeur a déterminé qu'il n'avait pas d'autre choix que d'importer le navire étranger identifié dans la demande;

g) tout autre renseignement pertinent à l'appui de la demande, y compris, mais sans s'y limiter, les permis environnementaux requis et toutes les conditions connexes qui ont été établies en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* auxquelles il faut satisfaire pour exercer l'activité proposée. Dans le cas des eaux du Nord (au nord du 60$^{e}$ parallèle), il doit être indiqué si l'activité ou le navire sont assujettis à des restrictions imposées par l'Annexe VIII du *Règlement sur la prévention de la pollution des eaux arctiques par les navires*.

28. *Les préavis de 30 jours et les préavis de 8 jours (pour les pétroliers seulement)* **doivent** également inclure les renseignements supplémentaires suivants :

a) le nom des exploitants de navires immatriculés au Canada avec qui le demandeur a communiqué avant le dépôt de la demande et les résultats de cette communication en ce qui concerne les offres potentielles, y compris si ces navires immatriculés au Canada sont adaptés et disponibles.

29. *Les demandes accélérées* **doivent** comprendre les renseignements *supplémentaires* suivants :

a) les raisons pour lesquelles le préavis minimal de 30 ou de 8 jours (pour les pétroliers) n'a pu être déposé pour cette activité;

b) la date à laquelle le demandeur (ou la partie représentée par le demandeur) a été mis au courant de la nécessité ou de l'occasion d'effectuer l'activité proposée;

c) les noms des exploitants de navires immatriculés au Canada avec qui le demandeur a communiqué avant le dépôt de la demande;

d) une description détaillée des conséquences économiques de la non-obtention d'une licence de cabotage concernant toute incidence nuisible sur une entreprise ou une collectivité.

Les demandes accélérées devraient également inclure toute déclaration pertinente de représentants d'entreprises ou de collectivités qui sont ou seraient touchées négativement en raison de cette situation temporaire imprévue.

Les conditions d'exploitation des navires étrangers et les coûts plus favorables (p. ex. droits, équipage, carburant) en comparaison avec ceux des navires immatriculés au Canada ne seront pas considérés par l'Office comme des « conséquences économiques » pour justifier une demande accélérée.

30. *Les demandes urgentes* **doivent** comprendre les renseignements *supplémentaires* suivants :

    a) les raisons pour lesquelles le préavis minimal de 30 ou de 8 jours (pour les pétroliers) n'a pu être donné pour cette activité;

    b) une description détaillée de la situation d'urgence.

31. **Pour éviter les retards inutiles durant les actes de procédure et afin de donner aux exploitants de navires immatriculés au Canada une occasion adéquate de faire une offre de navire immatriculé au Canada, les demandeurs devraient fournir le plus de renseignements pertinents supplémentaires possible, en ce qui concerne les exigences minimales susmentionnées.**

32. Le type de renseignements pertinents requis dans la demande variera en fonction du type d'activité proposée (p. ex., transport de marchandises, transport de passagers, etc.). Il incombe au demandeur de remplir la demande en entier et de fournir suffisamment de détails pour permettre à l'industrie canadienne d'évaluer la demande et d'y répondre.

33. **Les demandes incomplètes ou celles qui ne sont pas déposées conformément aux instructions prescrites dans ces Lignes directrices pourraient entraîner des retards de traitement ou le renvoi d'une demande incomplète au demandeur.**

34. Un demandeur peut être tenu de divulguer à l'Office des renseignements commerciaux de nature délicate (p. ex., le nom des expéditeurs de marchandises) au cours des actes de procédure. En une telle situation, il existe un processus (voir l'annexe A des Lignes directrices) pour faire une demande de confidentialité pour les renseignements de cette nature et permettre ainsi aux autres parties de commenter la forme de divulgation des renseignements confidentiels.

35. On rappelle à tous les demandeurs, offrants ou opposants qui participent à ce processus que, conformément aux articles 18 et 19 de la *Loi sur le cabotage*, toute personne qui fait sciemment, oralement ou par écrit, selon le cas, une déclaration fausse ou trompeuse dans le cadre d'une instance relative à une licence de cabotage commet une infraction criminelle.

# Partie 3 – Actes de procédure

## 3.1 Déroulement des actes de procédure

36. À la suite de la réception d'une demande, l'Office prépare un avis de demande qu'il publie sur son site Web, puis un courriel est envoyé à toutes les parties intéressées qui se sont abonnées au service d'avis par courriel. L'avis de demande invite les exploitants de navires immatriculés au Canada à indiquer, dans les délais prescrits, s'ils ont un navire immatriculé au Canada adapté et disponible pour être affecté à l'activité décrite dans la demande et, dans le cas des navires de passagers, si un service maritime adéquat identique ou comparable est déjà offert par un exploitant d'un ou de plusieurs navires canadiens.

37. Lorsqu'aucune offre n'est reçue, l'Office détermine qu'aucun navire immatriculé au Canada et adapté n'est disponible et communique sa détermination rapidement.

38. Les offres de navires immatriculés au Canada déposées auprès de l'Office doivent être concurremment signifiées par la partie présentant l'offre à la partie présentant la demande afin que le demandeur puisse répondre à l'offre dans le délai fixé dans l'avis de demande.

39. Tout commentaire présenté par le demandeur en réponse à une offre ou à une opposition doit être signifié à l'offrant qui doit fournir une réplique, s'il y a lieu, dans le délai fixé dans l'avis de demande. Si l'offrant fournit une réplique, il doit en envoyer une copie au demandeur.

40. En vertu de l'article 9 de la *Loi sur le cabotage*, dans le cadre d'une détermination relative à une demande, l'Office peut demander au demandeur et à l'offrant tous les renseignements et les documents afférents à la demande qu'il juge nécessaires.

## 3.2 Délais relatifs aux actes de procédure

41. Le délai accordé pour les actes de procédure relatifs à chaque demande est imparti en jours ouvrables de la façon suivante :

| **Périodes minimales de préavis :** | Minimum de **30 jours** | Minimum de **8 jours** | **Accéléré** |
|---|---|---|---|
| Offre de l'offrant : | 8 jours | 2 jours | 2 jours |
| Réponse du demandeur : | 5 jours | 2 jours | 1 jour |
| Réplique de l'offrant : | 2 jours | 1 jour | 1 jour |

Note : Les délais des processus urgents seront fixés en fonction de chaque cas.

42. Les délais susmentionnés visent à établir un équilibre entre le besoin du demandeur d'obtenir une détermination dans un délai raisonnable et celui de l'offrant de disposer d'un délai raisonnable pour examiner les exigences décrites dans la demande et faire l'offre d'un navire immatriculé au Canada. Ces délais et la coordination de la détermination de l'Office sont assujettis à la nature des questions soulevées durant les actes de procédure, à la complexité et à l'exhaustivité des actes de procédure et aux besoins de l'Office en matière de renseignements supplémentaires de la part des parties.

## 3.3 Rôles et responsabilités des parties au cours des actes de procédure

43. Il est important que les parties comprennent leurs rôles et responsabilités dans le cadre des actes de procédure dans le contexte de la détermination de l'Office en vertu de la *Loi sur le cabotage*.

### 3.3.1 Demande, offres et actes de procédure connexes

44. Le demandeur doit déposer une demande qui renferme tous les renseignements indiqués au paragraphe 2.3.

45. L'offrant doit fournir des renseignements et des spécifications relativement aux navires immatriculés au Canada offerts. Une offre doit comprendre, mais sans s'y limiter, les renseignements suivants :

    a) le nom, la description et les spécifications du ou des navires offerts, y compris le type, la taille, les capacités, l'équipement de bord et toute autre information pertinente justifiant l'offre faite en réponse directe aux exigences liées à l'adaptabilité du navire offert par rapport à l'activité décrite dans la demande, y compris les détails de toute adaptation proposée (p. ex., nature de l'activité, coût, coordination);

b) des renseignements complets expliquant, à l'appui de l'offre, la manière dont le ou les navires offerts exécuteront l'activité décrite dans la demande;

c) la disponibilité du ou des navires offerts en ce qui a trait aux délais déterminés dans la demande ou l'opinion de l'offrant quant à une autre période appropriée pendant laquelle l'activité pourrait être effectuée;

d) dans le cas d'une demande de transport de passagers, tous les renseignements pertinents pour démontrer qu'il s'agit d'un service maritime adéquat identique ou comparable offert par un ou plusieurs navires immatriculés au Canada.

### 3.3.2 Rôle du demandeur

46. Lorsqu'une offre de navire immatriculé au Canada est faite pour l'affectation à l'activité décrite dans la demande et que le demandeur la juge inacceptable, le demandeur doit prouver à l'Office que, selon la prépondérance des probabilités, le navire offert n'est pas adapté sur le plan technique ou commercial ou qu'il n'est pas disponible pour être affecté à l'activité décrite dans la demande et, dans le cas du transport de passagers, qu'aucun service maritime adéquat identique ou comparable n'est offert par un exploitant d'un ou de plusieurs navires immatriculés au Canada. Au bout du compte, il revient au demandeur de démontrer que le navire offert n'est ni adapté ni disponible. Le fardeau de la preuve est de nature juridique et ne peut pas être transféré à l'offrant. Toutefois, si le demandeur a fourni suffisamment de preuves pour que ses arguments soient convaincants, le fardeau de la preuve retourne à l'offrant. En somme, cette mesure oblige l'offrant à répondre en présentant des preuves pour soutenir ses allégations.

47. Si le demandeur n'arrive pas à fournir des preuves suffisantes pour appuyer sa position, voulant qu'il est plus probable que le navire offert ne soit pas adapté (sur le plan technique ou commercial) ou disponible pour exécuter l'activité proposée, la demande sera rejetée par l'Office.

### 3.3.3 Rôle de l'offrant

48. Lorsqu'un demandeur a soumis des preuves pour remettre en question l'adaptabilité ou la disponibilité du navire offert, **le fardeau de la preuve incombe alors à l'offrant, qui doit présenter des preuves pour contrer celles du demandeur.**

49. Si l'offrant n'arrive pas à fournir suffisamment de preuves pour appuyer sa position selon laquelle le navire offert est adapté et disponible pour être affecté à l'activité proposée, l'Office déterminera qu'aucun navire canadien adapté n'est disponible pour être affecté à l'activité et, dans le cas du transport de passagers, qu'aucun exploitant d'un ou de plusieurs navires canadiens n'offre un service maritime adéquat identique ou comparable.

### 3.3.4 Rôle de l'Office

50. **Le rôle de l'Office consiste à déterminer s'il existe un non navire dédouané ou un navire immatriculé au Canada adapté et disponible pour être affecté à l'activité et, dans le cas du transport de passagers, si un service maritime adéquat identique ou comparable est offert par l'exploitant d'un navire canadien, lorsqu'une demande d'utilisation d'un navire étranger est présentée pour l'exécution d'une activité en eaux canadiennes.**

51. Les cas sont normalement traités par l'Office en fonction des preuves et des actes de procédure écrits présentés par les parties et que l'Office examine dans son ensemble lorsque les actes de procédure sont clos.

52. L'Office étudie les présentations et les preuves déposées par les parties pour évaluer si le demandeur s'est acquitté du fardeau de la preuve ou de la responsabilité qui lui incombe de prouver qu'aucun navire canadien n'est adapté et disponible pour être affecté à l'activité et, dans le cas du transport de passagers, qu'aucun service maritime adéquat identique ou comparable n'est offert par un exploitant d'un ou de plusieurs navires immatriculés au Canada. L'Office fera sa détermination en fonction d'une évaluation de la prépondérance des probabilités des mérites des preuves soumises, ce qui signifie que le demandeur doit prouver que sa position est la plus probable.

53. Comme l'Office rend sa détermination en fonction des présentations déposées par les parties, celles-ci doivent déposer des présentations complètes au cours des actes de procédure, car l'Office ne communiquera pas avec elles avant de faire sa détermination. Toutefois, lorsque l'Office l'estime nécessaire au cours des actes de procédure, il peut demander à l'une des parties de déposer une présentation supplémentaire sur une question précise (p. ex., la pertinence sur le plan technique, le plan commercial ou la disponibilité) dans ses actes de procédure. En de telles circonstances, l'autre partie aura l'occasion de déposer une réplique auprès de l'Office en ce qui a trait à la présentation supplémentaire.

## 3.4 « Navire immatriculé au Canada », « adaptabilité », « disponibilité » et « service maritime adéquat identique ou comparable »

54. La *Loi sur le cabotage* ne définit pas les termes « adapté », « disponible » ou « service maritime adéquat identique ou comparable » puisqu'il n'existe aucun critère ou aucune norme unique pour déterminer si un navire immatriculé au Canada est adapté et disponible et, dans le cas du transport de passagers, ce qu'est un service maritime adéquat identique ou comparable.

55. L'Office prend en considération différents facteurs pour déterminer si un navire immatriculé au Canada offert est adapté et disponible pour être affecté à l'activité (voir les sections 3.5.1 à 3.5.3 ci-après).

56. L'annexe B donne des résumés de déterminations de l'Office appliquant ces facteurs. Les déterminations complètes, de même que d'autres décisions de l'Office relatives aux demandes de licence de cabotage, sont disponibles sur le site Web de l'Office.

### 3.4.1 Navire immatriculé au Canada

57. Il incombe à l'offrant de fournir la preuve que le navire offert est immatriculé au Canada. Le nom du navire et une preuve qu'il est actuellement enregistré dans la base de données du Registre d'immatriculation des bâtiments de Transports Canada constituent une preuve satisfaisante de l'immatriculation au Canada du navire offert.

58. Si le navire offert est un navire étranger en voie de devenir un navire immatriculé au Canada, l'offrant doit fournir la preuve que le navire offert sera immatriculé avant la période prévue pour l'exécution de l'activité.

59. Si l'offrant n'est pas en mesure de démontrer que le navire offert est un navire immatriculé au Canada, ou qu'il le deviendra avant la période d'exécution de l'activité proposée, l'Office conclura qu'il n'y a pas de navire immatriculé au Canada disponible pour l'activité proposée.

### 3.4.2 Adaptabilité

60. La *Loi sur le cabotage* ne prévoit pas qu'un navire immatriculé au Canada doive être identique au navire étranger proposé dans la demande. De plus, l'adaptabilité du navire immatriculé au Canada n'est pas évaluée en fonction des spécifications techniques du navire étranger. L'Office évalue plutôt l'adaptabilité du navire immatriculé au Canada en fonction des exigences techniques et opérationnelles de l'activité et de la capacité du navire immatriculé au Canada de la mener à bien. Les facteurs à évaluer sur le plan de l'adaptabilité sont notamment les suivants :

    a) adaptabilité sur le plan technique et opérationnel – caractéristiques techniques du navire et de l'équipement requis pour être affecté à l'activité ou assurer le service maritime proposé;

    b) adaptabilité sur le plan commercial et économique – les incidences commerciales et économiques (p. ex., les aspects financiers) de l'utilisation d'un navire étranger par rapport à celle du navire immatriculé au Canada offert.

61. ***Facteurs techniques et opérationnels :*** Les parties (demandeurs et offrants) sont invitées à examiner les déterminations de l'Office résumées à l'annexe B qui renferment les précédents et les questions découlant de cas antérieurs.

62. ***Facteurs commerciaux et économiques :*** L'Office reconnaît, à titre de principe général conforme à l'intention globale de la *Loi sur le cabotage*, que l'exploitation avec équipage de navires immatriculés au Canada entraîne des coûts et des conditions d'exploitation qui ne s'appliquent pas aux navires étrangers (les coûts sont normalement plus élevés que pour ces derniers). Par conséquent, les allégations ou les preuves du demandeur concernant uniquement les coûts d'exploitation « plus élevés » d'un navire canadien ne sont généralement pas suffisantes pour établir que le navire immatriculé au Canada offert n'est pas adapté sur le plan commercial ou économique.

63. Lorsque l'adaptabilité sur le plan commercial et économique est soulevée par le demandeur, il doit fournir des preuves qui démontrent clairement :

    a) la nécessité d'utiliser le navire étranger pour assurer la viabilité commerciale de l'activité proposée;

    b) les coûts « plus élevés » liés à l'utilisation d'un navire canadien qui rendraient l'activité non viable sur le plan commercial ou économique.

64. Si le demandeur fournit cette preuve, l'offrant doit la réfuter, par exemple, en fournissant une preuve dans sa réplique qui démontre que l'utilisation du navire immatriculé au Canada ne rendrait pas l'activité proposée non viable sur le plan commercial ou économique.

65. L'Office a le pouvoir de demander aux parties de fournir des renseignements supplémentaires qu'il estime nécessaires. De plus, l'Office peut, à l'occasion, déterminer que des renseignements supplémentaires d'un expert indépendant sont nécessaires.

### 3.4.3 Disponibilité

66. La *Loi sur le cabotage* ne prévoit pas qu'un navire immatriculé au Canada doive être disponible aux dates prévues dans la demande. En de nombreuses occasions, l'Office a déterminé que la période proposée d'une activité pouvait être raisonnablement souple sans nuire aux intérêts des parties. Par conséquent, l'Office peut utiliser les facteurs suivants pour déterminer la disponibilité des navires :

    - les raisons pour lesquelles les dates indiquées dans la demande sont cruciales et pourquoi aucune solution de rechange ne peut être considérée;
    - la capacité du navire offert de se rendre à temps sur le site voulu;
    - le lieu où se trouvent le navire offert et le temps de repositionnement;
    - la période normale ou habituelle d'exécution de l'activité proposée;

- la capacité du navire offert d'être affecté à l'activité proposée avant la fin de la période visée (ou saison pertinente de navigation ou d'activité).

### 3.4.4 Services de transport de passagers – Service maritime adéquat identique ou comparable

67. Pour les services de transport de passagers, en plus de l'évaluation de l'adaptabilité et de la disponibilité susmentionnée, la *Loi sur le cabotage* exige que l'Office détermine si un service maritime adéquat identique ou comparable est offert par un exploitant d'un ou de plusieurs navires immatriculés au Canada. Pour déterminer si un service maritime de transport de passagers est « adéquat – identique ou comparable », l'Office s'appuie notamment sur les facteurs suivants :

    - les caractéristiques du navire offert (p. ex., capacité en passagers, niveau de service, année de fabrication, qualité de la construction, affectations, etc.) par rapport à celles du navire étranger proposé pour être affecté à l'activité ou assurer le service;

    - la distinction du marché de services passagers ou de croisière (p. ex., coût, facteur de luxe des forfaits ou services, commercialisation étrangère par rapport à la commercialisation intérieure) ciblés par l'activité proposée par rapport aux forfaits ou aux services offerts de l'offrant.

## 3.5 Délai relatif aux décisions de l'Office

68. Bien que l'Office s'efforce d'atteindre les objectifs de rendement dont il est question au paragraphe 17 des Lignes directrices, le paragraphe 29(1) de la *Loi sur les transports au Canada* prévoit que l'Office peut rendre sa décision sur toute affaire dont il est saisi dans les 120 jours suivant la réception de l'acte introductif d'instance.

69. L'Office reconnaît l'importance de la coordination des activités de cabotage et s'engage à traiter les demandes rapidement et en temps opportun conformément à ses objectifs de rendement. Toutefois, dans certains cas, l'Office pourrait avoir besoin de **toute la période de 120 jours pour faire sa détermination en raison de la complexité de la demande ou si les présentations ne contiennent pas une preuve suffisante.**

70. Afin de réduire les retards dans le traitement des demandes et pour assurer que tous les éléments de correspondance liés aux actes de procédure sont présentés à l'Office et signifiés à toutes les parties aux actes de procédure, l'Office rappelle aux parties de présenter des renseignements clairs et détaillés dans la demande ou l'offre de navire immatriculé au Canada.

# Partie 4 – Renseignements généraux

## 4.1 Retrait ou modification d’une demande ou d’une offre

71. Un demandeur peut retirer une demande en tout temps avant que l’Office fasse une détermination.

72. Une offre de navire immatriculé au Canada peut être retirée en tout temps avant que l’Office fasse une détermination.

73. La modification des demandes peut être autorisée par l’Office dans certaines circonstances. Par exemple, l'Office peut considérer l'apport de modifications aux demandes pour les éléments suivants :

    - la nature de l’activité proposée;
    - le type et le nom du navire, les caractéristiques, l’équipement, etc.
    - l’endroit où l’activité proposée sera effectuée;
    - la date de début et de fin de l’activité proposée.

74. L’Office prend en considération les modifications proposées à la demande pour déterminer si celles-ci ne changent pas substantiellement la demande actuelle, ou, le cas échant, si une nouvelle demande et un nouvel avis de demande seront requis.

75. De la même façon, les modifications aux offres peuvent être autorisées par l’Office, lorsque, par exemple, les dates de disponibilité du navire offert changent.

## 4.2 Dispositions procédurales pour le traitement des demandes de licence de cabotage

76. Les *Règles de l’Office des transports du Canada (Instances de règlement des différends et certaines règles applicables à toutes les instances)* ne s’appliquent pas à ces instances. Les parties devraient consulter ces Lignes directrices, y compris l’annexe A, qui contient des dispositions supplémentaires s’appliquant à toutes les instances devant l’Office liées aux demandes de licence de cabotage. Par exemple, toute l’information déposée auprès de l’Office est normalement versée dans les archives publiques. Toutefois, l’annexe C comprend une procédure à suivre relativement au dépôt de renseignements dans le cadre d'une

demande de traitement confidentiel ainsi que pour le dépôt de demandes de divulgation de renseignements de cette nature.

## 4.3 Appel et révision des décisions de l'Office

77. Lorsqu'une partie est en désaccord avec une détermination de l'Office, deux options se présentent pour contester la décision :

    1. En vertu de l'article 41 de la *Loi sur les transports au Canada*, une partie peut présenter une requête devant la Cour d'appel fédérale afin d'être autorisée à interjeter appel d'une décision de l'Office pour une question de droit ou de compétence. Une telle requête doit être faite dans les 30 jours suivant la date de la décision de l'Office.

    2. En vertu de l'article 40 de la *Loi sur les transports au Canada*, une partie peut déposer une requête auprès du gouverneur en conseil pour obtenir la modification ou l'annulation de toute décision de l'Office.

78. De plus, en vertu de l'article 32 de la *Loi sur les transports au Canada*, l'Office peut réviser, annuler ou modifier ses décisions en raison de faits nouveaux ou en cas d'évolution, selon son appréciation, des circonstances de l'affaire visée par ces décisions. La révision visée à l'article 32 de la *Loi sur les transports au Canada* ne confère pas un pouvoir illimité à l'Office en ce qui a trait à la révision de ses décisions. La compétence de l'Office aux termes de cet article est limitée et s'applique seulement si des faits nouveaux se produisent ou si les circonstances entourant une affaire ont évolué depuis qu'une décision a été rendue. L'Office doit d'abord déterminer si les faits nouveaux ou l'évolution des circonstances liées à la décision sont suffisants pour déclencher une révision et, le cas échéant, il doit par la suite déterminer si les faits nouveaux ou les circonstances justifient un examen, une annulation ou une modification de la décision. Il est à noter que même si cette procédure peut être effectuée en tout temps, l'Office peut refuser de le faire si le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile a déjà délivré une licence de cabotage. Dans ce cas, la question est sans portée pratique, car le pouvoir du ministre de résilier une licence est limité en vertu de la *Loi sur le cabotage* et ne prévoit pas une annulation d'une détermination de l'Office (c.-à-d. que la licence ne sera pas révoquée en raison de la modification ou de l'annulation d'une décision de l'Office). Toutefois, si une demande de révision d'une décision de l'Office est présentée avant que la licence ait été délivrée, la détermination de l'Office pourrait être annulée par l'Office.

## 4.4 Langues officielles

79. Les renseignements écrits peuvent être déposés auprès de l'Office en **français ou en anglais.**

## 4.5 Coordonnées de l'Office

80. Tout renseignement concernant les demandes de licence de cabotage doit être envoyé à la personne suivante :

**Office des transports du Canada**
Gestionnaire, Division des enquêtes aériennes et maritimes

| | |
|---|---|
| Par la poste : | Ottawa (Ontario)<br>K1A 0N9 |
| En personne : | 15, rue Eddy<br>Gatineau (Québec)<br>J8X 4B3 |
| Téléphone : | 819-953-0350 |
| Télécopieur : | 819-934-0631 |
| Courriel : | maritime@otc-cta.gc.ca |

81. Toute correspondance en réponse à un avis de demande de licence de cabotage doit être envoyé au Secrétaire de l'Office et une copie doit être fournie au demandeur.

Par courriel **:** secretariat@otc-cta.gc.ca
Par télécopieur : 819-953-5253

## 4.6 Coordonnées des autres ministères et organismes gouvernementaux

82. Selon le type d'activité visée par une demande de licence de cabotage, il y a lieu de communiquer avec certains ministères et organismes gouvernementaux avant le début de toute activité avec un navire étranger en eaux canadiennes. Ces rapports devraient être établis *avant* toute activité prévue afin de connaître les délais de chacun des ministères ou organismes gouvernementaux en vue de leur participation au processus global.

83. Les renseignements suivants, qui ne sont peut-être pas complets, sont fournis pour aider les parties à planifier les demandes de licences de cabotage. Même si l'information est exacte au moment de la rédaction du présent document, les personnes-ressources et les renseignements peuvent changer d'une année à l'autre et le demandeur doit s'assurer que l'information qu'il utilise est la plus récente.

### 4.6.1 Transports Canada

84. Bien qu'il soit de la responsabilité du proposant d'obtenir une licence de cabotage pour tout navire étranger ou non dédouané immatriculé au Canada effectuant des activités de cabotage, Transports Canada peut guider le proposant en ce qui a trait à l'application de la *Loi sur le cabotage* pour des activités particulières (c.-à-d. pour déterminer si une activité est considérée ou non comme une activité de cabotage). Transport Canada doit aussi vérifier que les certificats et documents du navire sont valides et en vigueurs, procéder à des inspections des navires en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada, 2001* pour assurer que les navires étrangers respectent toutes les exigences applicables en matière de sécurité et de prévention de la pollution, et appliquer la *Loi sur le cabotage*.

85. Les demandes pour déterminer si une activité constitue ou non une activité de cabotage doivent être acheminées à Politique maritime de Transports Canada.

86. L'inspection de sécurité des navires étrangers qui ont reçu une lettre de détermination de l'ASFC peut être coordonnée par les bureaux régionaux de Transports Canada affectés au transport maritime.

### 4.6.2 Agence des services frontaliers du Canada

87. Les demandes de licence de cabotage doivent être présentées en utilisant le formulaire *Demande d'admission temporaire d'un navire pour fins de cabotage au Canada* et déposées par un résident canadien. Les demandes doivent être envoyées à la fois à l'Office et à l'ASFC. Les adresses et les numéros de télécopieur se trouvent sur le formulaire de demande.

88. Lorsque l'Office fait la détermination qu'il n'existe aucun navire immatriculé au Canada adapté et disponible pour être affecté à l'activité proposée, l'ASFC envoie une lettre de détermination (lettre) au demandeur. Cette lettre l'avise des documents à fournir au bureau de douane afin d'obtenir une licence de cabotage.

89. Lorsque le demandeur a réuni la documentation nécessaire, il se rend à un bureau désigné de l'ASFC, où une licence est délivrée au nom du ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile autorisant le navire à entreprendre ses activités.

### 4.6.3 Emploi et Développement social Canada (EDSC)/Service Canada et Citoyenneté et Immigration Canada (CIC)

90. Généralement les employeurs qui désirent avoir recours à des travailleurs étrangers temporaires à bord des navires qui pourraient être affectés à des activités en eaux canadiennes en vertu de la *Loi sur le cabotage*, doivent obtenir une étude d'impact sur le marché du travail (EIMT) de EDSC/Service Canada. Le

travailleur étranger temporaire doit aussi obtenir un permis de travail et dans certain cas un visa. En savoir plus sur les Travailleurs étrangers temporaires.

### 4.6.4 Conseils pétroliers

91. En ce qui a trait aux entreprises qui entendent procéder à des activités pétrolières et gazières dans les zones au large des côtes de la Nouvelle-Écosse ou de Terre-Neuve-et-Labrador, il faut communiquer avec le ou les conseils compétents pour obtenir des renseignements et les autorisations appropriées pour l'activité proposée :
    - Canada-Newfoundland and Labrador Offshore Petroleum Board
    - Canada-Nova Scotia Offshore Petroleum Board

# Annexe A – Dispositions supplémentaires pour le traitement des demandes de licences de cabotage

Les présentes dispositions s'appliquent dans le cas de toute instance devant l'Office liée aux demandes de licences de cabotage présentées en vertu des articles 4 et 5 de la *Loi sur le cabotage*. Plus précisément, les Lignes directrices et la présente annexe contiennent toutes les procédures applicables aux instances et les *Règles de l'Office des transports du Canada (Instances de règlement des différends et certaines règles applicables à toutes les instances)* ne s'appliquent pas à ces instances.

**1. Acte introductif d'instance**

Aux fins de l'article 29 de la *Loi sur les transports au Canada*, un acte introductif d'instance constitue une demande complète au sens du paragraphe 29 des Lignes directrices et aux termes de n'importe lequel des paragraphes 28, 29 ou 30 des Lignes directrices qui s'applique à la demande précise.

**2. Personnes intéressées**

(1) La personne intéressée qui prévoit fournir des commentaires, y compris des oppositions, à l'Office concernant la demande, mais qui n'a pas l'intention d'offrir un navire disponible pour effectuer les activités décrites dans la demande, doit déposer auprès de l'Office, et signifier au demandeur et à tout offrant, une présentation écrite qui :

*a)* décrit la nature de son intérêt dans l'instance et, plus précisément, son appui ou son opposition à la demande ou à toute offre ;

*b)* fournit tout renseignement pertinent, y compris des documents, qui, selon elle, explique ou appuie ses commentaires ;

*c)* énonce la date à laquelle la personne a pris connaissance de la demande;

*d)* inclut son nom complet, son adresse, son numéro de téléphone et tout autre numéro de télécommunications, ou ceux de son représentant.

(2) Une présentation aux termes du paragraphe (1) ci-dessus doit être soumise à l'Office dans les plus brefs délais après que la personne a pris connaissance de la demande et au plus tard à la clôture des actes de procédure.

(3) L'Office peut refuser une présentation aux termes du paragraphe (1) si la personne qui dépose la présentation ne démontre pas à la satisfaction de l'Office un intérêt dans l'instance.

(4) La personne qui dépose une présentation aux termes du paragraphe (1) n'est pas une partie à l'instance et n'a pas droit aux avis subséquents visant l'instance.

(5) L'Office peut ordonner ou permettre à une partie à l'instance de déposer une réplique à la présentation soumise par une personne intéressée lorsque cette présentation a une incidence négative sur la partie.

**3. Actes de procédure**

(1) Les actes de procédure comprennent au moins une demande et peuvent inclure une offre, une réponse, une réplique, une présentation soumise par une personne intéressée, et une réplique à cette présentation.

(2) Aucune présentation ne peut être déposée après une réplique ou après le délai accordé pour déposer une réplique, sans une autorisation de l'Office. Une autorisation peut être accordée à la demande d'une partie si l'Office le juge approprié.

**4. Confidentialité**

(1) L'Office verse dans ses archives publiques les documents concernant une instance qui sont déposés auprès de lui, à moins que la personne qui les dépose ne présente une demande de traitement confidentiel conformément au présent article.

(2) Nul ne peut refuser de déposer un document en se fondant uniquement sur le fait qu'une demande de traitement confidentiel a été présentée à son égard.

(3) Quiconque présente une demande de traitement confidentiel doit déposer :

*a)* une version des documents desquels les renseignements confidentiels ont été retirés, qu'une opposition ait été présentée ou non aux termes de l'alinéa (4)*b*);

*b)* une version des documents qui porte la mention « contient des renseignements confidentiels » au haut de chaque page et qui indique les passages qui ont été retirés de la version visée à l'alinéa *a*).

(4) La personne qui demande le traitement confidentiel doit indiquer :

*a)* les raisons de sa demande, y compris, le cas échéant, la nature et l'ampleur du préjudice direct que lui causerait vraisemblablement la divulgation du document;

*b)* les raisons qu'elle a, le cas échéant, de s'opposer à ce que soit versée dans les archives publiques la version des documents desquels les renseignements confidentiels ont été retirés.

(5) La demande de traitement confidentiel est versée dans les archives publiques, et une copie en est remise à toute partie adverse.

(6) Dans les 48 heures suivant la réception de la demande de traitement confidentiel, quiconque conteste la demande de traitement confidentiel d'un document dépose auprès de l'Office et signifie à la personne qui présente la demande de traitement confidentiel :

*a)* une demande de divulgation du document exposant sa pertinence à l'égard de l'instance, l'intérêt du public dans sa divulgation ainsi que tout autre motif à l'appui de la demande;

*b)* tout document de nature à éclairer ou à renforcer ces motifs.

(7) Quiconque présente une demande de traitement confidentiel peut, dans les 48 heures suivant la signification d'une demande de divulgation, déposer une réplique auprès de l'Office et en signifier une copie à la personne qui a demandé la divulgation.

(8) L'Office verse dans ses archives publiques le document faisant l'objet d'une demande de traitement confidentiel s'il estime que le document est pertinent à l'égard de l'instance et que sa divulgation ne causerait vraisemblablement pas de préjudice direct, ou que l'intérêt du public à le divulguer l'emporte sur le préjudice direct qui pourrait en résulter.

(9) Si l'Office conclut que le document faisant l'objet de la demande de traitement confidentiel n'est pas pertinent à l'égard de l'instance, le document ne sera pas versé aux archives publiques et l'Office le retournera.

(10) Si l'Office conclut que le document faisant l'objet de la demande de traitement confidentiel est pertinent à l'égard de l'instance et qu'une telle demande est justifiée en raison du préjudice direct que pourrait causer sa divulgation, il peut, selon le cas :

*a)* ordonner que le document ne soit pas versé dans ses archives publiques mais qu'il soit conservé de façon à en préserver la confidentialité;

*b)* ordonner qu'une version ou une partie du document desquels les renseignements confidentiels ont été retirés soit versée dans les archives publiques;

*c)* ordonner que tout ou partie du document soit fourni aux parties ou à leurs avocats seulement, et que le document ne soit pas versé dans les archives publiques;

*d)* prendre tout autre arrêté qu'il juge indiqué.

**5. Dépôt de documents**

(1) Un document doit être déposé auprès de l'Office en l'adressant, conformément à la présente section, à la personne ressource de l'Office, comme il est énoncé au paragraphe 82 des Lignes directrices.

(2) Les documents doivent être déposés ou signifiés par écrit, ou électroniquement si l'Office ou la personne signifiée disposent des installations nécessaires pour recevoir les documents ainsi présentés.

(3) Un document déposé ou signifié par transmission électronique contient les renseignements suivants :

*a)* le nom, l'adresse, les numéros de téléphone et de télécopieur de la personne qui dépose ou signifie le document;

*b)* la date et l'heure de la transmission;

*c)* si le document est déposé ou signifié par télécopieur, le nombre total de pages transmises, y compris la page couverture ainsi que le nom et le numéro de téléphone d'une personne à joindre en cas de difficultés de transmission.

(4) Si une personne dépose ou signifie un document par transmission électronique, l'Office peut l'obliger, selon le cas, à déposer auprès de lui le document original.

(5) Le dépôt ou la signification d'un document survient lorsque le document est reçu par l'Office ou par la partie signifiée, sauf si le document est reçu par l'Office ou par la personne signifiée un samedi, un dimanche, un jour férié ou après 17 heures, heure locale, un jour ouvrable, auquel cas le document sera considéré comme ayant été reçu le jour ouvrable suivant.

(6) L'Office peut exiger que toute personne qui dépose ou signifie un document fournisse à l'Office une preuve de la signification ou du dépôt qui identifie le document et la personne signifiée et qui établit, à la satisfaction de l'Office, l'heure de la signification ou du dépôt et le moyen utilisé.

**6. Affidavit**

(1) L'Office peut exiger que tout ou partie d'un document déposé auprès de lui soit attesté par affidavit.

(2) L'affidavit fondé sur une croyance doit en énoncer les motifs.

(3) L'Office peut rejeter le document ou toute partie de celui-ci qui n'a pas été attesté par affidavit dans les délais établis conformément au présent article.

**7. Demande de production de document**

(1) La partie qui, dans un acte de procédure, fait mention d'un document sur lequel elle entend se fonder dans une instance peut se voir demander par l'autre partie de prendre, dès que cela est raisonnablement possible, l'une ou l'autre des mesures suivantes :

*a)* produire le document pour qu'elle puisse l'examiner et le reproduire;

*b)* lui fournir une copie du document.

(2) L'Office peut conclure qu'une partie qui ne se conforme pas à l'avis de production dans les 48 heures ne peut déposer le document comme preuve dans l'instance.

(3) La personne qui produit un document doit également en fournir une copie à l'Office.

**8. Avis de production de document**

(1) Toute partie peut, par avis écrit, demander à une autre partie de produire, dans les 48 heures suivant la réception de l'avis, un document précis qui se rapporte à une question en litige et qui se trouve en sa possession ou sous sa garde.

(2) Sous réserve d'une détermination de l'Office quant au caractère confidentiel du document, si la partie ne se conforme pas à l'avis de le produire dans les 48 heures, l'Office peut :

*a)* ordonner à la partie de produire le document;

*b)* permettre à la partie qui a donné l'avis de présenter une preuve secondaire du contenu du document.

**9. Avis de reconnaître l'authenticité de documents**

(1) Toute partie peut, par avis écrit, demander à une autre partie de reconnaître, dans les 48 heures suivant la réception de l'avis, l'authenticité d'un document se rapportant à l'instance.

(2) La partie qui ne répond pas à l'avis ou qui ne reconnaît pas l'authenticité du document dans les 48 heures est réputée l'avoir reconnue.

(3) Si une partie refuse de reconnaître l'authenticité d'un document, elle paie les frais entraînés par la preuve du document, quelle que soit l'issue de l'instance, à moins que l'Office ne conclue que le refus de la reconnaître était raisonnable.

**10. Ordonnance de production**

L'Office peut :

*a)* exiger qu'une partie lui soumette les renseignements, les précisions ou les documents supplémentaires qu'il juge nécessaires;

*b)* exiger, sous réserve d'une détermination de l'Office quant au caractère confidentiel, que les renseignements, les précisions ou les documents supplémentaires obtenus en vertu de l'alinéa *a*) soient mis à la disposition des autres parties à l'instance, ou qu'ils leurs soient fournis, pour examen;

*c)* suspendre l'examen de la demande jusqu'à ce que des renseignements, des précisions ou des documents supplémentaires soient déposés auprès de lui et jusqu'à ce qu'il détermine que les renseignements, les précisions ou les

documents ainsi déposés constituent une réponse raisonnable à l’ordonnance de l’Office.

**11. Questions**

(1) Toute partie à une instance peut adresser des questions à une autre partie si elle dépose auprès de l'Office et signifie aux autres parties une copie des questions, ainsi que la justification de leur pertinence à l’égard de l'instance.

(2) La partie à qui des questions ont été adressées doit, dans les 48 heures :

*a)* signifier à la partie lui ayant adressé les questions une réponse complète et satisfaisante à chacune d'elles;

*b)* déposer auprès de l'Office une copie de la réponse aux questions;

*c)* signifier une copie de la réponse aux questions aux autres parties.

(3) Si la partie à qui les questions ont été posées ne fournit pas une réponse complète et satisfaisante et allègue qu’une question n’est pas pertinente ou que les renseignements demandés sont de nature confidentielle ou ne sont pas disponibles, la partie doit énoncer ses motifs à l'appui de ces allégations et inclure tout autre renseignement disponible qui, à son avis, serait utile à la partie qui lui a adressé les questions.

(4) La partie insatisfaite des réponses à ses questions peut demander à l'Office d'ordonner qu'il y soit répondu de manière complète et satisfaisante, et l'Office peut ordonner qu'il soit répondu aux questions en tout ou en partie ou qu'il n'y soit pas répondu du tout.

**12. Formulation des questions**

L'Office peut formuler les questions qu'il examinera au cours d'une instance ou ordonner aux parties de lui en proposer pour examen, si, selon le cas :

*a)* les documents déposés n'établissent pas assez clairement les questions en litige;

*b)* une telle démarche l'aiderait à mener l'instance;

*c)* une telle démarche contribuerait à la participation plus efficace des parties à l'instance.

**13. Question préliminaire**

(1) Si l'Office l'estime nécessaire ou si une partie lui en fait la demande, il peut ordonner qu'une question soit tranchée avant de poursuivre l'instance, de la manière qu'il juge indiquée.

(2) L'Office peut, en attente de sa décision sur la question, suspendre toute ou partie de l'instance.

**14. Sursis**

(1) À tout moment avant la délivrance d'une licence de cabotage par le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile, l'Office peut, à la demande d'une partie, surseoir à l'exécution de sa détermination en vertu des alinéas 4(1) *a*) ou *b*) ou 5 *a*) ou *b*) de la *Loi sur le cabotage* jusqu'au règlement :

*a)* de la demande de nouvelle audience ou de révision visant cette détermination, comme le prévoit l'article 32 de la *Loi sur les transports au Canada*;

*b)* de la requête présentée au gouverneur en conseil à l'égard de cette détermination, comme le prévoit l'article 40 de la *Loi sur les transports au Canada*;

*c)* de la demande d'autorisation d'interjeter appel et, si celle-ci est accordée, de l'appel à la Cour d'appel fédérale visant cette détermination, comme le prévoit l'article 41 de la *Loi sur les transports au Canada*.

(2) La personne qui dépose une demande de sursis en signifie une copie aux autres parties à l'instance.

(3) En accordant le sursis, l'Office peut imposer toutes les conditions qu'il juge justes et raisonnables dans les circonstances.

**15. Retrait**

(1) Une partie peut, en déposant un avis auprès de l'Office, retirer sa demande, son offre ou un autre acte de procédure, ou se désister avant que l'Office rende une décision finale en vertu des alinéas 4(1) *a*) ou *b*) ou 5 *a*) ou *b*) de la *Loi sur le cabotage*.

(2) La partie doit signifier une copie de l'avis de retrait ou de désistement aux autres parties.

(3) Sur réception de l'avis de retrait ou de désistement, l'Office peut en fixer les conditions, y compris les frais, qu'il juge indiquées.

**16. Audience**

L'Office rendra habituellement sa décision en se fondant sur les actes de procédure écrits. Dans des cas exceptionnels, l'Office pourra juger nécessaire de tenir une audience publique afin de compléter son enquête dans le cadre d'une demande et, dans ces cas, des procédures précises concernant la tenue d'une audience publique seront élaborées et suivies par l'Office.

**17. Pouvoirs discrétionnaires**

(1) Dans les cas où ces Lignes directrices et dispositions supplémentaires (dispositions) donnent à l'Office un pouvoir discrétionnaire, l'Office doit l'exercer de manière équitable et diligente.

(2) L'Office peut, avec ou sans avis :

*a)* faire tout ce qui est nécessaire pour trancher toute question qui n'est pas prévue par ces Lignes directrices ou dispositions;

*b)* faire toute chose de sa propre initiative, même dans les cas où ces Lignes directrices ou dispositions prévoient qu'une partie doit s'adresser à l'Office par requête.

(3) L'Office peut soustraire une instance à l'application de toutes ou d'une partie de ces Lignes directrices ou dispositions ou modifier celles-ci. En particulier, le défaut de satisfaire à une exigence de ces Lignes directrices ou dispositions n'invalide pas nécessairement une instance et l'Office peut autoriser, aux conditions qu'il juge indiquées, toute modification ou quelque autre réparation nécessaire ou dispenser à tout moment quiconque de se conformer à ces Lignes directrices ou dispositions.

(4) Dans toute instance, l'Office peut, avant ou après leur expiration, proroger ou abréger les délais fixés par ces Lignes directrices ou dispositions ou autrement établis par lui relativement à une instance.

# Annexe B – Résumés de décisions de l'Office

**Exemples de décisions de l'Office sur la qualité de Canadien, l'adaptabilité technique et commerciale, la disponibilité des navires et le service maritime de transport de passagers adéquat identique ou comparable**

**Mis à jour le jour/mois/année**

Cette annexe donne des résumés de certaines décisions de l'Office liées aux demandes de licence de cabotage.

Il faut souligner que l'Office n'est pas lié par ses décisions antérieures et qu'il établit ses déterminations au cas par cas en prenant en considération les facteurs et les preuves propres à chaque affaire. Par conséquent, ces décisions ne constituent pas une détermination des questions présentement examinées par l'Office.

Avant que l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) ne délivre une licence de cabotage pour l'importation temporaire d'un navire étranger, l'Office doit déterminer, selon le contexte spécifique de la demande et la nature de l'activité proposée :

1. si le navire est immatriculé au Canada;
2. si le navire est adapté sur les plans technique et financier ou commercial **lorsque le demandeur soulève cette question en réponse à une offre de navire canadien**;
3. si le navire est disponible;
4. (pour le transport de passagers), si un service maritime adéquat identique ou comparable est offert par un exploitant d'un ou de plusieurs navires canadiens.

Les décisions de l'Office ayant trait à ces sujets sont décrites ci-après.

## 1. Immatriculé au Canada

Décision n° 107-W-2004 – Demande pour l'utilisation d'un navire étranger afin d'effectuer un programme de forage d'exploration au large de la Nouvelle-Écosse d'avril à décembre 2004. Un navire étranger en voie d'être réimmatriculé au Canada a été offert pour être affecté à l'activité proposée. L'Office a déclaré que la *Loi sur le cabotage* est prospective et que la question consistait à déterminer si le navire offert serait canadien au moment de l'exécution de l'activité. L'Office a déterminé qu'une

certaine incertitude demeurait quant à cette question et que, par conséquent, aucun navire canadien adapté n'était disponible pour être affecté à l'activité.

Décision n° 314-W-2008 – Demande pour l'utilisation d'un navire étranger en vue d'une activité d'approvisionnement en marchandises dans l'Arctique de juin à novembre 2008. Un offrant a offert les services de trois navires canadiens et d'un quatrième navire étranger en voie d'être réimmatriculé au Canada pour être affectés à l'activité d'approvisionnement. L'Office a déterminé qu'aucune preuve n'avait été fournie que le navire étranger offert serait canadien au moment de l'exécution prévue de l'activité et n'a pas tenu compte du volume de marchandises devant être transportées à bord du navire étranger dans son analyse à savoir si l'offre était acceptable du point de vue de l'adaptabilité technique. Le demandeur a déclaré que l'offrant n'avait pas déposé de preuve de la qualité de Canadien des trois autres navires. L'Office a vérifié auprès du service du Registre d'immatriculation des navires de Transports Canada, qui a confirmé que ces trois navires étaient canadiens. Le volume de marchandises des trois navires canadiens offerts a été utilisé pour déterminer si l'offre était acceptable du point de vue de l'adaptabilité technique.

## 2. Adaptabilité

### du point de vue technique et opérationnel

Décision n° 298-W-2002 – Demande visant l'utilisation d'un navire étranger afin d'effectuer des levés servant à établir un tracé pour un pipeline sur la côte Est du Canada de mai à novembre 2002. Un navire canadien a été offert pour exécuter les levés proposés. L'Office a déclaré que la *Loi sur le cabotage* n'exige pas qu'un navire canadien offert soit nécessairement identique au navire étranger proposé, mais qu'il doit plutôt être adapté pour être affecté à l'activité visée par la demande. L'Office a déterminé qu'un navire canadien adapté était disponible pour être affecté à l'activité.

Décision n° 392-W-2002 – Demande visant l'utilisation d'un navire étranger pour transporter un chargement spécial entre Montréal (Québec) et Trail (Colombie-Britannique), pour une période d'un mois débutant en août 2002. Plusieurs navires canadiens ont été offerts en réponse à la demande. L'Office a précisé que la *Loi sur le cabotage* n'exige pas qu'un navire canadien offert soit nécessairement identique au navire étranger proposé, mais qu'il doit plutôt être adapté pour être affecté à l'activité visée par la demande. Par conséquent, l'Office a déterminé qu'un navire canadien adapté était disponible pour être affecté à l'activité.

Décision n° 134-W-2004 – Demande visant l'utilisation d'un navire étranger afin d'effectuer des activités à l'appui de la construction d'infrastructures pétrolières au large

de Terre-Neuve de mai à juin 2004. Un navire canadien a été offert pour être affecté à l'activité proposée, mais le demandeur et l'offrant étaient en désaccord en ce qui concerne la capacité du navire à être modifié de façon à être adapté sur le plan technique. L'Office a communiqué avec un expert indépendant pour évaluer les preuves relatives à l'adaptabilité technique. Après la présentation du rapport aux parties, l'opposition a été levée.

Décision n° 297-W-2004 – Demande pour l'utilisation de deux navires étrangers pour exécuter des levés sismiques tridimensionnels au large de Terre-Neuve et de la Nouvelle-Écosse de mai à novembre 2004. Un navire canadien a été offert en réponse à la demande, mais le demandeur a jugé qu'il n'était pas adapté du point de vue technique, compte tenu des exigences techniques particulières (p. ex., 8 à 16 flûtes sismiques par navire, contrôle de la qualité en temps réel du traitement des données, etc.). L'Office a souligné que l'offrant n'avait pas abordé ces exigences techniques et, par conséquent, a déterminé qu'aucun navire canadien adapté n'était disponible pour être affecté à l'activité.

Décision n° 298-W-2004 – Demande visant l'utilisation d'un navire étranger afin d'exécuter des levés sismiques tridimensionnels au large de la Nouvelle-Écosse de mai à novembre 2004. Un navire canadien a été offert en réponse à la demande, mais le demandeur a jugé qu'il n'était pas adapté sur les plans technique et commercial et qu'il n'était également pas disponible. En réponse aux exigences techniques particulières du demandeur (p. ex., nombre de flûtes sismiques par navire, durée d'indisponibilité du navire, jours requis pour l'exécution de l'activité), l'offrant a soutenu que le navire offert était conforme aux normes de l'industrie, qu'il était plus approprié pour les conditions du Nord de l'Atlantique et qu'il pourrait effectuer l'activité durant la saison de navigation de 2004. L'Office a souligné que le demandeur n'avait pas réussi à prouver que le navire offert n'était pas adapté sur les plans technique ou commercial et qu'il n'était pas disponible pour la période visée. Pour ce qui est du paiement contractuel (p. ex., selon les spécifications), l'Office a souligné que les conditions commerciales d'un contrat ne sont pas pertinentes pour établir la disponibilité d'un navire. L'Office a déterminé qu'un navire canadien adapté était disponible pour être affecté à l'activité.

Décision n° 261-W-2007 – Demande visant l'utilisation d'un navire étranger afin d'effectuer la réparation de câbles « au besoin » suivant un avis de 24 heures au large de la Nouvelle-Écosse d'avril 2007 à mars 2008. Plusieurs navires canadiens ont été offerts en réponse à la demande, mais le demandeur a jugé qu'ils n'étaient pas disponibles et adaptés sur les plans technique et commercial compte tenu des exigences techniques particulières (p. ex., déploiement et récupération du VTG, logiciel de bord pour la planification des câbles, etc.), des exigences financières (p. ex., le coût d'une seule réparation en utilisant les navires offerts représentait 167 pour cent du coût

annuel pour le demandeur pour quatre réparations) et la disponibilité suivant un avis de 24 heures (p. ex., les navires offerts étaient utilisés ailleurs et il y avait des incertitudes quant à leur disponibilité durant les 365 jours prévus). L'Office a conclu que l'offrant n'avait pas réussi à prouver (c.-à-d. dans ses réponses au questionnaire technique du demandeur) que les navires offerts étaient adaptés sur le plan technique et à fournir les renseignements nécessaires en réponse à la déclaration du demandeur sur la situation désavantageuse relativement aux coûts. L'Office a déterminé qu'aucun navire canadien adapté n'était disponible pour être affecté à l'activité.

Décision n° 304-W-2007 – Demande visant l'utilisation d'un navire étranger pour la construction d'un pont sur la rivière Ste-Croix à St. Stephen (Nouveau-Brunswick) d'avril à décembre 2007. Plusieurs navires canadiens ont été offerts en réponse à la demande, mais le demandeur a jugé qu'ils n'étaient pas adaptés sur les plans technique et commercial, compte tenu des exigences techniques particulières (p. ex., barges à sections, section « flexifloat », accès du côté américain de la rivière) et des exigences commerciales (le demandeur avait déjà déployé de l'équipement pour du travail sur le côté américain, la location d'équipement ou de navires canadiens n'avait pas été prise en considération pour l'établissement des coûts/soumissions du projet). L'Office a conclu que : les exploitants canadiens possédaient des navires adaptés sur le plan technique qui pouvaient être importés aux États-Unis par camion pour les mettre à l'eau du côté américain de la rivière; le demandeur n'avait pas fourni l'information relative aux coûts pour étayer ses allégations voulant que l'utilisation de deux séries de barges/d'équipement serait coûteuse et représenterait un désavantage concurrentiel; et que le demandeur aurait dû prendre en considération la disponibilité des navires et de l'équipement canadiens dans le cadre du projet qui serait entrepris en eaux canadiennes. L'Office a déterminé qu'un navire canadien adapté était disponible pour être affecté à l'activité.

Décision n° 127-W-2008 – Demande visant l'utilisation d'un navire étranger pour être affecté à une activité de transport en barge au large de Delta (Colombie-Britannique) de février à juin 2008. Plusieurs navires canadiens ont été offerts en réponse à la demande, mais le demandeur a jugé qu'ils n'étaient pas adaptés du point de vue technique, compte tenu de la navigabilité des navires (p. ex., rapport d'un expert maritime pour deux navires, allégations pour deux navires). L'Office a demandé à l'offrant de fournir des documents sur la navigabilité et la couverture d'assurance des navires proposés. L'offrant a déposé les certificats d'assurance en vigueur et une lettre d'un expert maritime confirmant que les deux navires seraient aptes à naviguer après les réparations. L'Office a déterminé qu'un navire canadien adapté était disponible pour être affecté à l'activité.

Décision n° 274-W-2008 – Demande visant l'utilisation d'un navire étranger de soutien de plongée pour des activités de levé au large de la Colombie-Britannique, de mai à septembre 2008. Plusieurs navires canadiens ont été offerts en réponse à la demande, mais le demandeur a jugé qu'ils n'étaient pas adaptés du point de vue technique, compte tenu des exigences techniques particulières (p. ex., capacité d'inversion dans l'utilisation d'un VTG, longueur du navire). L'offrant a affirmé pouvoir fournir la puissance et la capacité d'inversion nécessaires et que le navire offert, qui est plus long que ce qui est demandé, était plus approprié pour satisfaire aux autres exigences. L'Office a invité le demandeur à justifier ses affirmations selon lesquelles le navire offert était trop long. Il n'a pas répondu. L'Office a fait remarquer qu'il revenait au demandeur de démontrer que le navire offert n'était pas adapté du point de vue technique et de fournir des preuves pour étayer ses dires. L'Office a déterminé qu'un navire canadien adapté était disponible pour être affecté à l'activité.

Décision n° 549-W-2008 – Demande visant l'utilisation d'un pétrolier étranger pour délivrer de l'asphalte ou du pétrole de Saint John (Nouveau-Brunswick) vers des ports de la côte Est, d'octobre à novembre 2008. Un navire canadien a été offert en réponse à la demande, mais le demandeur a jugé qu'il n'était pas adapté du point de vue technique, compte tenu des exigences techniques particulières (p. ex., la politique de la compagnie exigeant que les pétroliers qui font escale à ses terminaux soient âgés de 15 ans ou moins et être munis d'une double coque, ou encore 20 ans ou moins, au régime d'évaluation de l'état des navires). L'offrant a fait remarquer que la seule caractéristique technique du navire que le demandeur contestait est l'âge du navire (32 ans). L'Office a indiqué que les exigences visant les navires canadiens n'empêchent pas les pétroliers d'être d'un certain âge pour être exploités en eaux canadiennes et une politique de compagnie ne peut pas avoir préséance sur une loi canadienne et prévoir des dispositions qui sont contraires à l'intention de la *Loi sur le cabotage.* De ce fait, l'Office n'a pas utilisé la politique du demandeur pour évaluer si le navire était adapté. L'Office a déterminé qu'un navire canadien adapté était disponible pour être affecté à l'activité.

Décision n° 584-W-2008 – Demande visant l'utilisation d'un navire étranger pour effectuer des travaux de dragage aux Îles de la Madeleine (Québec) d'octobre à novembre 2008. Plusieurs navires canadiens ont été offerts en réponse à la demande, mais le demandeur a jugé qu'ils n'étaient pas adaptés du point de vue technique, compte tenu des exigences techniques particulières (p. ex. le permis environnemental délivré par Environnement Canada indiquait que l'activité devait être réalisée par une drague autoporteuse aspirante à élindes traînantes). L'Office a rappelé qu'il n'est pas impliqué de quelque manière que ce soit dans l'octroi de permis environnementaux et des conditions afférentes à de tels permis, mais qu'il ne peut pas ignorer les conditions qu'un autre ministère fédéral ou gouvernement provincial peut imposer à l'égard de tels

permis. Aucun des navires offerts n'était du type requis. L'Office a déterminé qu'il n'existait aucun navire canadien adapté et disponible pour être affecté à l'activité.

Décision n° 257-W-2009 – Demande visant l'utilisation d'un navire étranger pour le transport de passagers, de véhicules et de marchandises entre North Sydney (Nouvelle-Écosse) et Port aux Basques (Terre-Neuve-et-Labrador) de juillet 2009 à juin 2010. Un navire canadien a été offert en réponse à la demande, mais le demandeur a jugé qu'il n'était pas adapté du point de vue technique, puisqu'il n'était pas autorisé, aux termes d'une licence, à transporter des passagers, ce qui était la principale activité proposée (p. ex., le transport de passagers et de véhicules à passagers), et que l'autre activité (c.-à-d. les remorques sans conducteur et les marchandises qu'elles renferment) ne pourrait se faire que lorsque la capacité totale du navire étranger n'aurait pas été atteinte. L'Office a décidé que le service proposé comprenait deux activités distinctes, soit un service de traversier pour les passagers et les véhicules et un service de transport de marchandises, et que ces deux activités seraient examinées séparément. En ce qui a trait au service de traversier pour les passagers et les véhicules, l'Office a conclu que le transport de passagers et de leur véhicule ou véhicule commercial était un service intégré et qu'il ne serait pas logique de séparer les voyageurs de leur voiture ou véhicule commercial. L'Office a déterminé qu'il n'existait pas de navire canadien à la fois adapté et disponible pour être affecté au service de traversier pour les passagers et les véhicules. En ce qui a trait au service de transport de marchandises, l'Office a déterminé qu'il lui manquait des informations essentielles et a invité le demandeur et l'exploitant du navire canadien offert à lui fournir des renseignements particuliers sur l'activité (voir la décision n° 326-W-2009).

## du point de vue commercial et économique

Décision n° 606-W-1996 – Demande visant l'utilisation de trois remorqueurs étrangers afin d'effectuer des travaux d'assemblage à la plate-forme de production Hibernia de février à avril 1997. En réponse à une offre de trois remorqueurs canadiens, le demandeur a indiqué que, bien que les remorqueurs canadiens étaient adaptés du point de vue technique, leurs coûts étaient excessifs et inacceptables du point de vue commercial. L'Office a souligné que le but principal de la *Loi sur le cabotage* est de protéger les intérêts des armateurs canadiens qui ont beaucoup investi dans l'acquisition de navires à la fois construits et immatriculés au Canada et dotés d'équipages canadiens. L'Office a ajouté d'autre part que les exploitants canadiens sont assujettis à des coûts et à des conditions qui ne s'appliquent pas aux navires étrangers, mais qui sont normaux pour leur exploitation au Canada. Après examen de toute l'information pertinente déposée durant les actes de procédure, l'Office a conclu que les taux des navires canadiens offerts n'étaient pas excessifs et se comparaient favorablement à ceux de n'importe quels navires similaires. À la lumière de ce qui

précède, l'Office a déterminé que des navires canadiens adaptés étaient disponibles pour être affectés à l'activité.

Décision n° 461-W-2001 – Demande visant l'utilisation d'un pétrolier étranger pour transférer rapidement des produits pétroliers, pour des raisons d'entretien, d'une raffinerie située à Saint John (Nouveau-Brunswick) au terminal de Point Tupper (Nouvelle-Écosse) de juin à novembre 2001. Un pétrolier canadien plus petit a été offert pour effectuer le transfert. L'Office a conclu que le navire pétrolier canadien, étant plus petit, ne fournirait pas une capacité suffisante pour transférer convenablement les produits pétroliers entre la raffinerie et le terminal et que sa plus petite capacité exigerait une réduction de la production de la raffinerie. L'Office a donc déterminé qu'il n'y avait pas de navire canadien à la fois adapté et disponible pour être affecté à l'activité.

Décision n° 352-W-2005 – Demande visant l'utilisation d'un navire étranger pour des activités de levé sismique au large de Terre-Neuve de mars à novembre 2005. Un navire canadien a été offert en réponse à la demande, mais le demandeur a jugé qu'il n'était pas disponible et adapté du point de vue commercial. Des allégations ont été faites concernant les coûts et la productivité présumés du navire et la nécessité d'imposer un droit de mobilisation pour importer le navire proposé de l'étranger. L'Office a fait valoir qu'il y a des coûts d'exploitation de navire plus élevés au Canada et que le demandeur n'a pas fourni de preuve pour appuyer ses allégations sur l'impact négatif de telles divergences de coûts sur la viabilité commerciale du projet. L'Office a déterminé qu'un navire canadien adapté était disponible pour être affecté à l'activité.

Décision n° 285-W-2007 – Demande visant l'utilisation d'un navire étranger pour fournir un service régulier d'apport pour conteneurs à courte distance entre Halifax (Nouvelle-Écosse) et Montréal (Québec) ou Hamilton (Ontario) (de façon saisonnière), d'août 2007 à juillet 2008. Un navire canadien a été offert en réponse à la demande, mais le demandeur a jugé qu'il n'était pas disponible et adapté sur les plans technique et commercial compte tenu des exigences techniques particulières (p. ex., taille et capacité des conteneurs, capacité de la grue, cote de glace, armement en équipage du navire), des exigences financières (p. ex., seuil de coûts par EVP au titre de la viabilité financière) et de l'exigence d'être disponible toute l'année (p. ex., navires offerts selon un engagement de cargaison à long terme ailleurs). Selon les preuves fournies, l'Office a conclu que le navire respectait les exigences techniques. L'Office a rappelé qu'il considérerait les facteurs d'ordre commercial que s'ils avaient été soulevés et appuyés par les parties lors des actes de procédure et a conclu que les exigences d'ordre commercial dans cette affaire étaient nécessaires pour le service proposé d'apport pour conteneurs. Le navire offert ne permettait pas l'atteinte du seuil de rentabilité du service proposé, lequel n'aurait pu être fourni que par un navire moderne spécialisé (étranger).

L'Office a déterminé qu'il n'y avait pas de navire canadien à la fois adapté et disponible pour être affecté à l'activité.

Plusieurs autres décisions abordées dans d'autres sections portaient également sur l'adaptabilité à la fois commerciale et technique (p. ex. les décisions n$^{os}$ 298-W-2004, 261-W-2007, 304-W-2007) ou encore la disponibilité (p. ex. décision n$^{o}$ 314-W-2008).

## 3. Disponibilité

Décision n$^{o}$ 447-W-2001 – Demande visant l'utilisation d'un navire de recherche sismologique étranger devant effectuer des levés sismiques bidimensionnels au large de la côte est du Canada, de juin à novembre 2001. En réponse à une offre de navire canadien, le demandeur a fait valoir que le navire canadien n'était pas techniquement adapté et qu'il ne serait pas disponible aux dates prévues pour l'activité. L'Office a conclu que le navire canadien offert était techniquement adapté et qu'il n'était pas nécessaire qu'il soit identique au navire étranger proposé. En ce qui a trait à la disponibilité, l'Office a statué que le demandeur n'avait pas étayé son allégation selon laquelle le navire canadien offert n'était pas disponible aux dates proposées pour l'activité. À la lumière de ce qui précède, l'Office a conclu qu'un navire canadien adapté était disponible pour être affecté à l'activité.

Décision n$^{o}$ 250-W-2001 – Demande visant l'utilisation d'un navire étranger afin d'effectuer des levés sismiques bidimensionnels au large de la côte est canadienne d'avril à août 2001. Un navire canadien a été offert pour effectuer l'activité autour du 25 mai 2001. L'Office a déterminé que la période de temps indiquée dans la demande n'était pas cruciale et que l'activité proposée pourrait être effectuée par un navire canadien à une autre date. L'Office a donc déterminé qu'un navire canadien adapté était disponible pour être affecté à l'activité.

Décision n$^{o}$ 500-W-2002 – Demande visant l'utilisation d'un navire étranger afin d'effectuer du dragage d'entretien aux Îles de la Madeleine (Québec) de juillet à septembre 2002. Un navire canadien a été offert pour effectuer une partie de l'activité du 15 septembre au 31 octobre 2002. L'Office a déterminé que les activités particulières de dragage pourraient être effectuées durant la période du 5 août au 31 octobre 2002 et qu'un navire canadien adapté était disponible durant une partie de cette période pour être affecté à l'activité. L'Office a également déterminé qu'aucun navire canadien n'était disponible pour une partie de la période, soit du 5 août au 14 septembre 2002.

Décision n$^{o}$ 441-W-2004 – Demande visant l'utilisation d'un navire étranger pour un service régulier de porte-conteneurs roulier entre Halifax (Nouvelle-Écosse) et Argentia (Terre-Neuve-et-Labrador) avec escale à Saint-Pierre (France), de juin 2004 à mai

2005. Certains aspects de l'adaptabilité technique étaient liés au port d'escale international et les offrants ont répliqué que ces exigences n'étaient pas pertinentes. L'Office a déterminé que le transport proposé de marchandises à destination et en provenance de Saint-Pierre constituait une activité internationale, mais qu'il cadrait avec le service global décrit dans la demande de licence de cabotage. Le demandeur a fourni des preuves relatives aux exigences techniques particulières (p. ex., taille variée des conteneurs, prises pour conteneurs réfrigérés, grues de bord, etc.) et un offrant a prouvé que deux des navires canadiens qu'il offrait pouvaient être équipés ou modifiés pour satisfaire à ces exigences. Le demandeur s'est dit prêt à modifier sa demande pour importer un navire étranger pour le début de la période d'activité proposée (lorsque les navires canadiens n'étaient pas disponibles) et à négocier un contrat d'affrètement pour la fin de la période d'activité proposée.

Décision n° 473-W-2006 – Demande visant l'utilisation d'un navire étranger pour la réparation de câble « au besoin », suivant un avis de 24 heures, au large de la côte ouest du Canada, de juin 2006 à juin 2007. Plusieurs navires canadiens ont été offerts en réponse à la demande, mais le demandeur a jugé qu'ils n'étaient pas disponibles et adaptés du point de vue technique, compte tenu des exigences techniques particulières (p. ex., rampe de poupe, accès à l'équipement de réparation des câbles, logiciel de bord pour la planification des câbles, etc.) et de l'exigence de disponibilité suivant un avis de 24 heures. L'offrant a fait remarquer que ses navires avaient été utilisés pour des travaux similaires au large de la côte est du Canada, avaient accès à l'équipement spécialisé aux ports canadiens et pouvaient être affrétés à un port de la côte ouest. L'Office a fait remarquer que les coûts de mobilisation et de démobilisation des navires offerts à destination et en provenance de la côte ouest canadienne seraient considérables. L'Office a étudié la preuve et les circonstances de l'affaire et a conclu que les navires canadiens offerts n'étaient pas disponibles pour être affectés à l'activité. L'Office a déterminé qu'il n'existait aucun navire canadien à la fois adapté et disponible pour être affecté à l'activité.

Décision n° 314-W-2008 – Demande visant l'utilisation de deux navires étrangers pour une activité d'approvisionnement en marchandises dans l'Arctique de juin à novembre 2008. Plusieurs navires canadiens ont été offerts en réponse à la demande, mais le demandeur a jugé qu'ils n'étaient pas adaptés du point de vue technique (p. ex., volume total des chargements, nombre de voyages requis, glaces) et des exigences de disponibilité (p. ex., nécessité de livrer de la marchandise au début de la saison de la construction, achèvement des voyages à l'intérieur de la saison de navigation dans l'Arctique). L'Office a conclu que les navires d'un des offrants ne disposaient pas de la capacité globale de chargement demandée, même si la capacité était entièrement consacrée à l'activité, et que l'offrant n'avait pas indiqué comment il s'y prendrait pour livrer, comme exigé, certaines marchandises tôt dans la saison. L'Office a affirmé qu'il

revenait à la partie offrant le service d'établir que les navires offerts peuvent effectuer les travaux requis et qu'il n'y avait pas suffisamment de preuves dans cette affaire démontrant que les navires offerts pouvaient répondre aux exigences techniques et de disponibilité énoncées dans la demande. L'Office a déterminé qu'il n'existait aucun navire canadien à la fois adapté et disponible pour être affecté à l'activité.

Décision n° 326-W-2009 – Demande visant l'utilisation d'un navire étranger pour le transport de passagers, de véhicules et de marchandises entre North Sydney (Nouvelle-Écosse) et Port aux Basques (Terre-Neuve-et-Labrador) de juillet 2009 à juin 2010. Un navire canadien a été offert en réponse à la demande et l'Office a déterminé dans sa décision n° 257-W-2009 qu'il n'existait pas de navire canadien à la fois adapté et disponible pour être affecté au service de traversier pour les passagers et les véhicules. En ce qui a trait au service de transport de marchandises, l'Office a déterminé que le navire canadien avait déjà un contrat de service entre Halifax et Saint-Pierre et Miquelon s'effectuant sur une période de quatre jours et que le navire ne pouvait pas naviguer quotidiennement entre Sydney et Port aux Basques, comme le proposait le demandeur. L'Office a conclu que le navire canadien n'était pas disponible pour être affecté à l'activité de service de transport de marchandises.

## 4. Service maritime adéquat identique ou comparable (passagers)

Décision n° 230-W-1997 – Demande visant l'utilisation d'un voilier étranger à des fins de formation et d'excursions. Plusieurs exploitants de navires canadiens se sont opposés au service proposé. Après avoir examiné les renseignements déposés au cours des actes de procédure, l'Office a jugé que plusieurs des activités à être effectuées par le voilier étranger proposé, y compris la formation de voile et les excursions, pouvaient l'être par des exploitants canadiens qui fournissent des services maritimes adéquats identiques ou comparables. L'Office a donc déterminé que des navires canadiens étaient disponibles pour effectuer les activités et fournir le service et que des services maritimes adéquats, identiques ou comparables, étaient disponibles par l'intermédiaire d'exploitants d'un ou de plusieurs navires canadiens, à l'exception de certaines activités et de certains services décrits dans la demande.

Décision n° 255-W-1998 – Demande visant l'utilisation d'un navire étranger capable de transporter 12 passagers pour des excursions et des « excursions extrêmes ». L'Office a conclu qu'un exploitant de navires canadiens exploitait un service similaire, sinon identique dans la plupart des cas, au service décrit dans la demande. L'Office a donc déterminé qu'il existait un service adéquat et comparable, offert par une personne exploitant un ou plusieurs navires canadiens.

Décision n° 63-W-1998 – Demande visant l'utilisation d'une goélette étrangère à voilure traditionnelle offrant des excursions variées le long de la côte est du Canada de mai à octobre 1998. En présence d'un certain nombre de services sous-utilisés offerts par divers navires canadiens, l'Office a conclu que les services existants, bien qu'ils n'étaient pas identiques à ceux visés par la demande, étaient par contre comparables de par leur portée. L'Office a déterminé que des services adéquats comparables étaient disponibles par l'intermédiaire de personnes exploitant un ou plusieurs navires canadiens.

Décision n° 462-W-1999 – Demande visant l'utilisation d'un luxueux navire de croisière étranger afin de transporter 100 passagers. Un navire canadien d'une capacité de 49 passagers a été offert, mais il était incapable de fournir le même niveau de service. L'Office a donc déterminé qu'il n'existait pas de navire canadien à la fois adapté et disponible et qu'aucun service maritime adéquat similaire ou identique n'était disponible auprès d'une personne exploitant un ou plusieurs navires canadiens.

Décision n° 1-W-2006 – Demande visant l'utilisation d'un navire patrimonial étranger de luxe pour transporter des passagers dans le cadre de divers forfaits croisières. Un navire patrimonial canadien offrant des services d'écotourisme et servant de base à des expéditions en kayak a été offert. Le demandeur a fourni des preuves selon lesquelles les activités qu'il propose étaient différentes de celles proposées par l'offrant (taille du navire, âge, qualité de la construction, affectation) et que son marché était différent (p. ex., plus dispendieux et visant une clientèle étrangère). L'Office a conclu que le service proposé constituait une activité distincte de celui de l'offrant et a déterminé qu'aucun navire canadien n'était à la fois adapté et disponible et qu'aucun service maritime adéquat similaire ou identique n'était disponible de la part de toute personne exploitant un ou plusieurs navires canadiens.