



Mémoire D3-5-7

Ottawa, le 6 janvier 2016

Importation temporaire de navires

En résumé

1. Le présent mémoire a été révisé en vue d'actualiser l'information personne-ressource de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) et de Transports Canada.
2. La définition de « escale de transit » et « emplacement » a été ajoutée aux fins du présent mémoire.
3. Les paragraphes 5 et 6 ont été ajoutés. Ils énoncent que si les navires sont importés temporairement au Canada à des fins de modification ou de complément d'ouvrage, une exonération des droits de douane pourrait être accordée en vertu du Programme de report des droits de l'ASFC.
4. Des renseignements décrivant les exigences en matière de transporteur maritime cautionné et les déplacements de contrôle du fret ont été supprimés et référence faite au Mémoire-D de l'ASFC applicable dans les paragraphes 11 et 12.
5. Le paragraphe 15.d) explique la modification apportée à la [Loi sur le cabotage](#), laquelle ajoute une exception pour les navires qui se livrent à des activités sismiques dans des eaux se trouvant au-dessus du plateau continental du Canada dans le cadre d'expéditions exploratives pour les ressources minérales ou naturelles non biologiques du plateau continental canadien.
6. Le paragraphe 23 a été modifié afin d'inclure une norme de service pour la délivrance des lettres d'autorisation et de rejet de l'ASFC pour admission temporaire d'un navire pour fins de cabotage au Canada.
7. Le paragraphe 26 a été ajouté afin d'informer les clients que l'ASFC acceptera un « Certificat de conformité » émis par une autorité agréée, tel que défini dans le [Règlement sur les certificats de conformité liés à l'exploitation du pétrole et du gaz au Canada](#), comme preuve que l'installation respecte les exigences en matière de sécurité et de prévention de la pollution conformément aux alinéas 4(1)d) et e) de la [Loi sur le cabotage](#) pour les navires battant pavillon étranger, les installations de forage en mer, de production, de plongeur ou de logement.
8. Le paragraphe 51 a été ajouté pour faire référence au [Mémoire D2-3-7, Opérations maritimes – Traitement des navires de croisière par l'Agence des services frontaliers du Canada](#), de l'ASFC.
9. Le paragraphe 53 donne une clarification sur l'importation temporaire de bateaux démontés à des fins d'entreposage.
10. L'information personne-ressource du Service d'information à la frontière a été ajoutée au paragraphe 69.
11. Les modifications supplémentaires liées à la révision du texte qui ont été apportées ne modifient aucunement les politiques ou procédures existantes comprises dans le présent mémoire.
12. La page des références a été mise à jour pour tenir compte du bureau de diffusion actuel

Le présent mémoire énonce les lois, les politiques et les procédures régissant l'importation temporaire de navires commerciaux au Canada pour le cabotage dans ce pays.

Législation

[Loi sur les douanes](#)

[Tarif des douanes](#)

Lignes directrices et renseignements généraux

Définitions

1. Aux fins du présent mémorandum, les définitions suivantes s'appliquent :

Cabotage –

- a) Le transport de marchandises par navire, ou par navire et par un autre moyen de transport, entre deux lieux situés au Canada ou au-dessus du plateau continental du Canada, directement ou en passant par un lieu situé à l'extérieur du Canada; toutefois, dans les eaux situées au-dessus du plateau continental du Canada, seul le transport de marchandises lié à la recherche, à l'exploitation ou au transport des ressources minérales ou des autres ressources non biologiques du plateau constitue du cabotage;
- b) sous réserve de l'alinéa c), le transport de passagers par navire à partir d'un lieu au Canada, situé sur un lac ou un cours d'eau à destination du même lieu ou vers un autre lieu au Canada, directement ou en passant par un lieu situé à l'extérieur du Canada;
- c) le transport de passagers par navire à partir d'un lieu situé sur le fleuve Saint-Laurent en aval des écluses de Saint-Lambert ou sur le fleuve Fraser à l'ouest du pont Mission :
 - i) soit à destination du même lieu, sans faire escale dans un port étranger, exception faite des escales techniques ou d'urgence;
 - ii) soit vers un autre lieu au Canada, exception faite des escales de transit, directement ou en passant par un lieu situé à l'extérieur du Canada;
- d) le transport de passagers par navire à partir d'un autre lieu au Canada que ceux visés par les alinéas b) ou c) :
 - i) soit à destination du même lieu, sans faire escale dans un port étranger, exception faite des escales techniques ou d'urgence;
 - ii) soit vers un autre lieu au Canada, exception faite des escales de transit, directement ou en passant par un lieu situé à l'extérieur du Canada;
- e) le transport de passagers par navire, lorsque ce transport est lié à la recherche, à l'exploitation ou au transport des ressources minérales ou des autres ressources non biologiques du plateau continental du Canada :
 - i) soit à partir d'un lieu au Canada vers un lieu au-dessus du plateau;
 - ii) soit à partir d'un lieu au-dessus du plateau à destination du même lieu ou vers un lieu au Canada;
 - iii) soit entre deux lieux au-dessus du plateau;
- f) toute autre activité maritime de nature commerciale effectuée par navire dans les eaux canadiennes ou les eaux situées au-dessus du plateau continental du Canada, l'activité devant toutefois, dans ce dernier cas, être liée à la recherche, à l'exploitation ou au transport des ressources minérales ou des autres ressources non biologiques du plateau.

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

escale de transit – Toute escale, autre qu'une escale technique ou d'urgence, à l'occasion de laquelle les passagers vont à terre temporairement, mais remontent à bord avant l'appareillage ou sont ramenés, par transport terrestre, au même navire pour y remonter à un autre endroit.

lieu – Par application de la définition de « cabotage » au paragraphe (1) de la [Loi sur le cabotage](#), un lieu sur le territoire du Canada ou un navire dans les eaux territoriales du Canada. Un lieu situé au-dessus du plateau continental du Canada, notamment un navire, une unité de forage en mer, une station de pompage, une plateforme de chargement, de production ou d'atterrissage, une île artificielle, une installation sous-marine, une unité de logement ou d'entreposage, une drague, une grue flottante, une barge, une unité d'installation de canalisations, des canalisations elles-mêmes, ainsi que des ancres, câbles d'ancrage et assises de sonde utilisés à leur égard.

navire canadien –

- a) Soit un navire immatriculé au Canada en vertu de la partie II de la [Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada](#) et à l'égard duquel tous les droits et taxes imposés par le [Tarif des douanes](#) et la [Loi sur la taxe d'accise](#) ont été acquittés;
- b) soit un navire construit au Canada.

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

navire non dédouané – Navire immatriculé au Canada à l'égard duquel tous les droits et taxes prévus par le [Tarif des douanes](#) et la [Loi sur la taxe d'accise](#) n'ont pas été acquittés.

Généralités

2. L'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC), conjointement avec l'Office des transports du Canada (OTC) et Transports Canada, est chargée d'administrer un programme d'admission temporaire des navires commerciaux. Le programme répond aux besoins temporaires à court terme du marché qui ne peuvent être comblés à partir de la capacité existante au Canada. Dans le cadre de ce programme, les exploitants de navires étrangers et de navires non dédouanés peuvent faire une demande pour être autorisés à utiliser temporairement ces navires au Canada en vertu du formulaire C48, *Permis de cabotage*, et bénéficier d'une diminution des droits, quand il n'y a pas de navire canadien adapté et disponible pour effectuer un mouvement spécifique ou pour fournir un service particulier.
3. L'OTC est chargé de déterminer si un navire canadien adapté peut effectuer le cabotage précisé dans la demande. Lorsque l'OTC détermine que ce n'est pas le cas, l'ASFC émet une lettre d'autorisation permettant au requérant de faire une demande en règle afin d'obtenir le *Permis de cabotage* et de commencer l'exploitation.

Diminution ou suppression des droits

4. Les dispositions relatives à la diminution et à la suppression des droits sur les navires se trouvent dans le [Règlement sur la diminution ou la suppression des droits de douane sur les navires](#). Ce *Règlement* est établi en vertu d'une autorisation contenue dans une liste des dispositions tarifaires du chapitre 89 du [Tarif des douanes](#). L'application de ces dispositions dépend de situations données.
5. Une exonération des droits et taxes peut aussi être accordée si les navires sont importés temporairement à des fins de réparations ou autres travaux. Le numéro tarifaire 9993.00.00 de l'Annexe du [Tarif des douanes](#) et le [Mémoire D8-1-1, Modifications apportées au Règlement sur l'importation temporaire de marchandises \(numéro tarifaire 9993.00.00\)](#), fournissent des renseignements à l'égard de l'exonération des droits pour les navires admis temporairement au Canada à des fins de réparation ou modification.
6. Si les navires sont importés temporairement au Canada à des fins de complément d'ouvrage, une exonération des droits de douane peut être accordée en vertu du Programme de report des droits de l'ASFC. Pour de plus amples renseignements, consulter les Mémoires [D7-4-1, Programme d'exonération des droits](#), [D7-4-2, Programme de drawback des droits](#), et [D7-4-3, Exigences de l'ALÉNA pour les programmes de drawback des droits et d'exonération des droits](#).
7. Le numéro tarifaire 9803.00.00 accorde une exonération des droits et taxes aux bagages et moyens de transport importés par les non-résidents, y compris les navires non-résidents importés à des fins de plaisance. Pour de plus amples renseignements, consulter le [Mémoire D2-1-1, Importation temporaire de bagages et de moyens de transport par les non-résidents](#).

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

9. La diminution des droits sur les navires dont l'utilisation est autorisée temporairement pour le cabotage est soumise à la « disposition sur la base de 1/120 » (voir les paragraphes 37 à 44). Les exceptions sont des navires dont l'exploitation est autorisée pour le cabotage au Canada dans un « mouvement intercôtier » (voir le paragraphe 52) et les navires de croisière dont l'exploitation est autorisée à condition qu'aucun autre navire adapté ne soit disponible (voir le paragraphe 49). Dans ces cas, les droits sur le navire seront réduits à néant pour le mouvement en question.

10. En outre, le [Règlement sur la diminution ou la suppression des droits de douane sur les navires](#), selon certaines conditions, réduit ou élimine les droits sur certains navires rentrant au Canada après réparation ou modification (voir les paragraphes 57 à 67). Le *Règlement* accorde aussi une exonération des droits pour les navires importés temporairement à des fins d'entreposage (le numéro tarifaire 9993.00.00 prescrit l'exonération des droits de douanes sur de telles marchandises).

Transporteurs maritimes

11. Un navire qui se qualifie pour un *Permis de cabotage* et qui désire acheminer des marchandises en douane par navire à travers le Canada doit être autorisé comme un transporteur maritime cautionné. Pour plus de renseignements sur la façon de devenir un transporteur maritime cautionné, consulter le [Mémorandum D3-1-1, Politique relative à l'importation et au transport des marchandises](#).

12. Dans le cas des navires faisant du cabotage, chaque expédition en douane distincte fera l'objet d'un manifeste en utilisant le [formulaire A8A-B, En douane – Document de contrôle du fret](#). Les détails concernant les documents imprimés par le secteur privé et les instructions concernant la façon de remplir le formulaire A8A-B sont décrites dans le [Mémorandum D3-1-1](#). Le présent mémorandum contient des renseignements sur les exigences et politiques administratives relatives à la déclaration et au transport des marchandises importées et en transit au Canada.

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

Cabotage

14. Le terme « cabotage », tel que défini dans la [Loi sur le cabotage](#), désigne toutes les activités maritimes de nature commerciale dans les eaux canadiennes, y compris le transport des passagers ou des marchandises, et les activités de mise en valeur des ressources extracôtières sur le plateau continental canadien (voir la section « Définitions »).

Exceptions aux dispositions de la Loi sur le cabotage

15. Un *Permis de cabotage* n'est pas requis pour les navires étrangers ou les navires non dédouanés qui sont utilisés :

- a) comme bateaux de pêche au sens de la [Loi sur la protection des pêches côtières](#) dans le cadre d'activités régies par cette Loi, et qui ne transportent pas de passagers ou de marchandises sauf dans le cadre de ces activités;
- b) pour des activités de recherches océanographiques demandées par le ministère des Pêches et des Océans;
- c) pour des activités de recherches océanographiques conduites ou commanditées par un gouvernement étranger si celui-ci a obtenu l'autorisation du ministre des Affaires étrangères;
- d) pour des activités sismiques dans les eaux au-dessus du plateau continental du Canada qui sont liées à la recherche des ressources minérales ou des autres ressources non biologiques du plateau du Canada. Ceci ne s'applique qu'aux navires qui exercent la collecte de données scientifiques et qui possèdent à leur bord

l'équipement et le personnel de collecte de données et de recherche. Ainsi, sont exclus les navires de soutien, tels les navires de chasse, les brise-glaces et les navires d'approvisionnement (personnel, essence et autres fournitures);

- e) à des opérations de sauvetage, sauf lorsque celles-ci se déroulent dans les eaux canadiennes;
- f) avec l'approbation d'un agent désigné de prévention de la pollution aux termes de l'article 174 de la [Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada](#), ou autorisé, aux termes de l'alinéa 11(2)d) de la *Loi*, d'effectuer une inspection, pour des activités liées à une situation d'urgence causée par la pollution marine, réelle ou appréhendée; ou
- g) pour des opérations permises en vertu de la [Loi sur les bateaux sauveteurs des États-Unis](#).

16. Même si les navires susmentionnés n'ont pas besoin d'un *Permis de cabotage*, ils doivent toujours respecter les dispositions du [Tarif des douanes](#) et sont passibles de droits, sauf s'il existe d'autres mécanismes spécifiques d'exonération des droits. Ces navires doivent alors, selon les dispositions de la [Loi sur les douanes](#), faire une déclaration à l'ASFC à leur arrivée au Canada et à leur départ du Canada.

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

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

Demande de *Permis de cabotage*

19. Une [Demande d'admission temporaire d'un navire pour fins de cabotage au Canada](#) pour un navire étranger ou un navire non dédouané est, en outre, une demande d'admission temporaire de navire selon une diminution des droits, ou dans certains cas, une suppression des droits. Ces demandes doivent :

- a) être formulées par un résident du Canada, qui agit pour le compte du navire;
- b) être présentées sur un [formulaire C47, Demande d'admission temporaire d'un navire pour fins de cabotage au Canada](#), rempli.

20. Les demandes doivent viser un navire et un usage particuliers et être aussi complètes et précises que possible (par exemple, utiliser le navire non dédouané MS XYZ, immatriculé au Canada, afin de transporter 300 000 barils de brut léger en un déplacement, de la raffinerie locale abc située au quai xyz, du 1^{er} janvier 20xx au 14 janvier 20xx). Si les demandes sont incomplètes ou très générales, on ne pourra pas les traiter aussi rapidement. Pour accélérer leur traitement, les demandes dûment remplies et les pièces jointes doivent être transmises à l'ASFC et des copies de tous les documents doivent être envoyées simultanément à l'OTC, aux adresses suivantes :

Agence des services frontaliers du Canada

Agrément commercial

Division des opérations commerciales et liées aux échanges commerciaux

191 Avenue Laurier Ouest, 12^e étage

Ottawa ON K1A 0L8

Télécopieur : 613-946-0242

Courriel : coastingtrade-cabotage@cbsa-asfc.gc.ca

Office des transports du Canada

Division de l'assurance et des déterminations maritimes

15, rue Eddy

Gatineau QC K1A 0N9

Téléphone : 819-997-8354
 Télécopieur : 819-934-0631
 Courriel : maritime@otc-cta.gc.ca
 Site Web : www.otc.gc.ca

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

Processus de l'Office des transports du Canada

21. En vertu des articles 4 et 5 de la [Loi sur le cabotage](#), le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile émet une licence à un navire étranger ou non dédouané lorsqu'il est convaincu que l'OTC a établi qu'il n'y a aucun navire canadien adapté et disponible pour effectuer le mouvement spécifique ou pour fournir le service particulier décrit dans la demande. Les [Lignes directrices relatives au traitement des demandes de licence de cabotage](#) énoncent la procédure à suivre et les délais prescrits aux différentes demandes.

22. La partie des demandes de permis relevant de l'OTC est traitée comme suit :

- a) après une évaluation complète de la demande visant à s'assurer que tous les renseignements voulus y sont inclus, on transmet l'information pertinente aux armateurs et aux exploitants canadiens et on leur donne un délai précis pour aviser l'OTC s'ils disposent d'un navire pour l'activité proposée;
- b) si l'on ne reçoit pas d'offre de navires dans le délai fixé, on dépose la demande auprès de l'OTC pour sa détermination. Dans ce cas, étant donné qu'aucun navire n'a été proposé, l'OTC détermine habituellement qu'aucun navire canadien adapté n'est disponible pour l'activité proposée et l'ASFC est avisée en conséquence;
- c) les offres de navires canadiens ou de navires non dédouanés doivent être transmises le plus tôt possible à l'OTC et copiées pour le demandeur, au plus tard dans le délai prescrit;
- d) après les présentations ci-dessus, les plaidoyers sont habituellement considérés comme étant clos. La demande, y compris toute la documentation pertinente, l'analyse et les examens pertinents, est présentée à l'OTC aux fins de détermination. La décision de l'OTC est transmise par lettre à l'ASFC, et des copies sont envoyées au demandeur et à tous les intéressés. Il importe de noter que même si l'OTC détermine qu'il y a des navires canadiens ou non dédouanés adaptés et disponibles, le demandeur n'est pas obligé d'utiliser ces navires.

Délivrance du *Permis de cabotage*

23. Une fois que l'OTC a déterminé qu'aucun navire canadien adapté n'est disponible, l'ASFC achemine une lettre d'autorisation au requérant. Cette lettre décrit les autres formalités qu'il doit respecter pour obtenir un *Permis de cabotage* et commencer l'exploitation. L'ASFC s'efforcera d'envoyer une lettre d'autorisation ou de rejet au demandeur dans les deux jours ouvrables suivant la réception de la détermination de l'OTC relative au *Permis de cabotage*.

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

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

25. La Direction de la sécurité des navires de Transports Canada est chargée d'administrer les dispositions régissant les exigences de sécurité et de compétence relatives aux navires exploités dans les eaux canadiennes ainsi qu'à leurs équipages. Selon la [Loi sur le cabotage](#), une preuve satisfaisante que le navire répond à toutes les exigences de sécurité, de prévention de la pollution et de compétence auxquelles il peut être soumis pour son utilisation temporaire au Canada doit être présentée à l'ASFC avant qu'on puisse délivrer un permis de cabotage.

Pour ce faire, le demandeur doit présenter un « certificat approprié » délivré par la Direction de la sécurité des navires, qui sera joint aux autres documents tels qu'indiqués au paragraphe 23.

26. Transports Canada n'inspecte pas les installations de forage en mer, de production ou de logements immatriculées à l'étranger aux fins de l'émission d'une lettre de conformité. L'ASFC acceptera maintenant un « Certificat de conformité » émis par une autorité agréée tel que défini dans le [Règlement sur les certificats de conformité liés à l'exploitation du pétrole et du gaz au Canada](#) comme preuve que l'installation respecte les exigences en matière de sécurité et de prévention de la pollution établies aux alinéas 4(1)d) et e) de la [Loi sur le cabotage](#).

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

Transports Canada
 Direction de la sécurité des navires (Administration centrale) – Renseignements généraux
 Courriel : marinesafety-securitemaritime@tc.gc.ca
 Téléphone: **1-855-859-3123** (sans frais) ou 613-991-3135 (local)
 Téléscripateur (ATS) : 1-888-675-6863
 Télécopieur : 613-990-1879

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

28. Une preuve d'arrangements satisfaisants pour le paiement des droits et des taxes applicables est aussi exigée par l'ASFC avant la délivrance du *Permis de cabotage*. En règle générale, les navires étrangers et les navires non dédouanés qui font l'objet d'une lettre d'autorisation d'admission temporaire au cabotage au Canada présentent le [formulaire B3-3, Douanes Canada – Formule de codage](#), comme preuve pour les paiements des droits et des taxes sur la base de 1/120.

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

Exigences en matière de déclaration

30. Tous les navires, y compris les navires canadiens, qui pénètrent dans les eaux canadiennes doivent, en vertu de l'article 12 de la [Loi sur les douanes](#), signaler leur arrivée par écrit au bureau de l'ASFC le plus près en utilisant le [formulaire A6, Déclaration générale](#). Les navires dont l'exploitation est autorisée pour le cabotage doivent faire une déclaration d'entrée sur le cabotage.

31. Dès que les mouvements de cabotage énoncés dans le *Permis de cabotage* sont terminés, on doit faire une déclaration de sortie à l'aide du [formulaire A6](#). Cette confirmation du départ du navire permet de fermer le dossier que l'on a ouvert à l'aide de la déclaration d'entrée à l'arrivée du navire et à la suite de la délivrance du *Permis de cabotage*. Les navires qui sont autorisés à effectuer des mouvements de cabotage pendant une période supplémentaire feront seulement une déclaration de sortie à la fin de la période finale autorisée. Cependant, on doit soumettre une demande de continuation avant l'expiration de l'autorisation précédente.

32. Dans le cas des navires qui ont complété le mouvement de cabotage, mais qui ont été autorisés à relever d'une autre disposition d'admission temporaire pour demeurer au Canada, ou qui doivent être entièrement dédouanés, il

faut remplir le [formulaire A6](#) afin de confirmer qu'ils ne sont plus utilisés pour le cabotage. Il faut le mentionner sur le formulaire A6 et joindre une copie de cette autorisation ou, s'il y a lieu, une copie du [formulaire B3-3](#).

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

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

Périodes prescrites

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

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

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

37. Lorsqu'on autorise l'admission temporaire d'un navire sur la base de 1/120, on calcule les droits comme suit :

- a) la valeur du navire, en dollars canadiens, divisée par 120 et multipliée par le taux de droits applicable est égale aux droits exigibles pour chaque mois ou fraction de mois durant lequel le navire demeure au Canada;
- b) le paiement minimal, selon la procédure comptable, est égal aux droits pour un mois (ou une période de 30 jours). Il est à noter que la taxe sur les produits et services (TPS) est exigible.

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

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

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

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

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

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

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

Eaux canadiennes

45. Une fois que le *Permis de cabotage* a été délivré, le navire doit demeurer dans les eaux canadiennes pour que le *Permis de cabotage* demeure valide pour la durée de l'autorisation. Lorsqu'un navire quitte les eaux canadiennes et pénètre dans les eaux internationales, le *Permis de cabotage* n'est plus valide et sera annulé par l'ASFC. L'exception de cette règle est pour des navires citernes et les navires de croisière qui ont, sur ses permis de cabotage, des arrêts possibles aux ports étrangers, quand la dernière partie du transport est destinée à un endroit canadien.

Période de rajustement de deux semaines applicable à la durée du *Permis de cabotage*

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

47. L'ASFC accorde une période de rajustement de deux semaines en vertu d'une entente mutuelle conclue avec le Comité ad hoc interministériel sur les activités de cabotage. Le Comité a déclaré : « En ce qui concerne la durée du permis, on reconnaît que les dates peuvent fluctuer et que, par conséquent, dans les circonstances normales, on autorisera une légère modification de la période de validité, jusqu'à concurrence de deux semaines à compter de la date de début ou de la date de fin, à condition que la durée de la permission ne soit pas prolongée. Lors de l'examen de ce type de demande, on tiendra compte de la disponibilité de navires canadiens en rapport avec la demande initiale. »

48. Si la demande est approuvée, l'Unité d'agrément commercial de l'ASFC émettra une lettre avisant que l'autorisation peut être modifiée jusqu'à concurrence de deux semaines à compter de la date d'entrée en vigueur ou de la date d'expiration. La Garde côtière canadienne a endossé l'acceptabilité de la politique relative à la période de rajustement de deux semaines.

Nota : On rappelle à tous les demandeurs, offrants et/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. Le texte suivant paraît dans les articles 18 et 19 de la *Loi sur le cabotage* :

« Fausse déclaration

18. Il est interdit de faire sciemment, oralement ou par écrit, selon le cas, une déclaration fausse ou trompeuse :

- a) soit dans une demande de licence;
- b) soit à l'Office à la suite de la demande de renseignements qu'il a faite en vertu de l'article 9; ou
- c) soit à un agent de l'autorité agissant dans l'exercice des fonctions que lui confère la présente loi.

Procédure sommaire et peines

19. Toute personne qui contrevient aux articles 17 ou 18 est coupable d'une infraction punissable par procédure sommaire et passible d'une amende maximale de quinze mille dollars et d'un emprisonnement maximal de douze mois ou de l'une de ces peines. »

Navires de croisière

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

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

51. Pour de plus amples renseignements sur le traitement des navires de croisière, consulter le [Mémorandum D2-3-7, Opérations maritimes – Traitement des navires de croisière par l'Agence des services frontaliers du Canada](#).

Navires intercoûtières

52. Le [Règlement sur la diminution ou la suppression des droits de douane sur les navires](#) prévoit que les navires qui transportent du fret d'une côte canadienne à une autre, à l'intérieur des latitudes et longitudes prescrites, peuvent obtenir la suppression des droits qui sont autrement exigibles en raison du mouvement du navire. La suppression des droits ne s'applique qu'aux navires qui transportent du fret, mais pas de passagers. En général, ces navires comprennent ceux qui transportent des marchandises d'un point de la côte ouest du Canada, au sud du 60e degré de latitude (soit une ligne reliant un point juste au sud de Seward, en Alaska, la baie d'Hudson et l'extrémité sud du Groenland) et un point dans l'Est du Canada, situé à l'est du 95e degré de longitude (une ligne commençant approximativement à Resolute [Iqaluit] dans l'île Cornwallis, passant par le Manitoba un peu à l'ouest de Churchill et de Kenora et traversant la frontière américaine). Ainsi, les mouvements entre les points comme Churchill et Tuktoyaktuk sont exclus.

Entreposage temporaire

53. Les navires qui ont été démobolisés, c'est-à-dire retirés du service actif et non utilisés pour l'entreposage à des fins commerciales ou comme résidence temporaire, peuvent être admis temporairement au Canada pour entreposage dans une installation portuaire ou d'un autre emplacement de stockage. Le numéro tarifaire 9993.00.00 accorde une exonération des droits de douane jusqu'à 18 mois. Si les navires ne peuvent pas être déplacés avant la fin de la date d'expiration, l'importateur peut demander une prolongation (consultez le [D8-1-1](#) pour des renseignements supplémentaires). Le [Règlement sur la diminution ou la suppression des droits de douane sur les navires](#) (par le truchement de la [Loi sur la taxe d'accise](#), consulter les paragraphes 43 et 44) accorde une exonération de la TPS pour une période maximale de 12 mois consécutifs. La période d'entreposage peut être prolongée pour une période ou des périodes n'excédant pas 12 mois au total, cependant, le navire sera assujéti à la TPS selon la règle du 1/120^e pour chaque mois d'entreposage supplémentaire. Après 24 mois d'entreposage, le reste de la TPS doit être payé.

54. Pour les navires commerciaux, on doit faire une demande d'entreposage au bureau de l'ASFC à l'endroit où le navire doit être entreposé. Selon le *Règlement*, l'importateur doit déposer une garantie satisfaisante, si nécessaire, dont le montant peut atteindre les droits autrement exigibles sur le navire. Les navires non-commerciaux de non-résidents au Canada pour la réparation ou le stockage doivent être documentés sur un [formulaire E29B, *Permis d'admission temporaire*](#), et, si nécessaire, les navires commerciaux peuvent également être documentés sur un formulaire E29B, aux fins de contrôle. Les demandes d'entreposage doivent contenir les renseignements suivants :

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

55. Pour les navires des non-résidents non soumis à l'approbation préalable pour le stockage, l'importateur ou l'agent doivent être prêts à fournir une copie du contrat de stockage, y compris l'emplacement, des informations de contact, et la longueur/expiration du contrat de stockage ou réparation. Suite à l'expiration du contrat de stockage ou de réparation, le navire doit être exporté et le [formulaire E29B](#) doit être acquitté.

Inobservation des conditions d'une autorisation temporaire

56. Les navires importés en vertu d'une autorisation temporaire ne peuvent être utilisés que pour les fins approuvées. À l'expiration de l'autorisation, les navires doivent soit :

- a) être exportés du Canada s'ils sont exemptés conditionnellement des droits en vertu de la [Loi sur la compétence extracôtière du Canada pour les douanes et l'accise](#) (LCECDA), et sont retirés de la mer territoriale;
- b) être entièrement dédouanés;
- c) être autorisés par le ministre à être placés dans une installation canadienne pour réparation, révision ou mise au point;
- d) faire l'objet d'une autre autorisation d'importation temporaire en vertu du [Règlement sur la diminution ou la suppression des droits de douane sur les navires](#) ou du [Règlement sur l'importation temporaire de marchandises – n° tarifaire 9993.00.00](#).

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

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

58. Un navire qui ne se conforme pas aux conditions de son *Permis de cabotage* est dans l'inobservation à la [Loi sur le cabotage](#) et pourrait se voir imposer des pénalités et des amendes, aussi bien que l'annulation de son *Permis de cabotage*, en plus d'un nouveau calcul des droits et taxes (comme indiqué au paragraphe 57) pour la période de temps le navire ne se conformait pas.

Réparations ou modifications

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

- a) une description complète des réparations ou des modifications;

- b) le nom, l'adresse et les numéros de téléphone et de télécopieur des personnes-ressources dont on peut obtenir des renseignements supplémentaires;
- c) les documents à l'appui sous forme d'ordres d'exécution, de factures, de reçus et d'autres documents connexes.

60. Les dispositions du [Règlement sur la diminution ou la suppression des droits de douane sur les navires](#) relatives aux réparations et aux modifications ne visent que les navires qui sont construits ou dédouanés au Canada, qui retournent au cabotage permanent au Canada et qui n'ont pas été exportés du Canada dans le but unique d'être réparés ou modifiés, à l'exception des réparations d'urgence.

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

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

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

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

65. Selon la définition du [Règlement sur la diminution ou la suppression des droits de douane sur les navires](#), le terme « réparation » désigne la restauration d'un navire à l'état dans lequel il était lorsqu'il a quitté les eaux douanières canadiennes pour la dernière fois, y compris toutes les pièces, la main-d'œuvre et tout le matériel nécessaire pour les réparations.

66. Les modifications sont définies dans le [Règlement sur la diminution ou la suppression des droits de douane sur les navires](#) comme étant tous les travaux exécutés à bord d'un navire autres que les réparations.

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

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

68. Les droits exigibles sont comptabilisés à l'aide du [formulaire B3-3](#). Notez qu'on doit indiquer le décret C.P. 1990-939 dans la zone 24 et le nom du navire dans la zone 16. Les importateurs ont jusqu'à deux ans à compter de la date de la déclaration en détail pour interjeter appel auprès de l'ASFC afin d'obtenir des rajustements. Les appels doivent être transmis par écrit sur le [formulaire B2, Douanes Canada – Demande de rajustement](#), par l'entremise de la Division des services commerciaux du bureau de l'ASFC régional où les droits et les taxes ont été acquittés.

Renseignement supplémentaire

69. Pour plus d'information, si vous êtes au Canada, communiquez avec le Service d'information sur la frontière au **1-800-461-9999**. De l'extérieur du Canada, composez le 204-983-3500 ou le 506-636-5064. Des frais d'interurbain seront facturés. Les agents sont disponibles durant les heures normales d'ouverture des bureaux (8 h à 16 h, heure locale), du lundi au vendredi (sauf les jours fériés). Un ATS est aussi disponible pour les appels provenant du Canada : **1-866-335-3237**.

Références	
Bureau de diffusion	Direction des programmes commerciaux et antidumping
Dossier de l'administration centrale	7688-1
Références légales	<i>Loi sur le cabotage</i> <i>Loi sur les douanes</i> <i>Loi sur la compétence extracôtière du Canada pour les douanes et l'accise</i> <i>Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada</i> <i>Loi sur la protection des pêches côtières</i> <i>Loi sur la taxe d'accise</i> <i>Loi sur les bateaux sauveteurs des États-Unis</i> <i>Règlement sur l'importation temporaire de marchandises – n° tarifaire 9993.00.00</i> <i>Règlement sur la diminution ou la suppression des droits de douane sur les navires</i> <i>Règlement sur les certificats de conformité liés à l'exploitation du pétrole et du gaz au Canada</i> <i>Tarif des douanes</i>
Autres références	D2-3-7 , D3-1-1 , Série D7 , D8-1-1 Formulaires C47 , B2 , B3-3 , A6 , A8A-B , E29B
Ceci annule le mémorandum D	D3-5-7 daté le 6 décembre 2011