

Cour fédérale



Federal Court

Date : 20130530

Dossier : T-883-08

Référence : 2013 CF 581

[TRADUCTION FRANÇAISE CERTIFIÉE, NON RÉVISÉE]

Toronto (Ontario), le 30 mai 2013

En présence de monsieur Kevin R. Aalto, protonotaire

ENTRE :

ELBERT ABDELSEED

demandeur

et

**AGENCE DES SERVICES FRONTALIERS
DU CANADA**

défenderesse

MOTIFS DU JUGEMENT ET JUGEMENT

Introduction

[1] Le demandeur, M. Abdelseed, est arrivé tard un soir au Canada par autocar. Il était l'un des deux passagers de l'autocar. Le véhicule appartenait à la société United Bus Lines (United), qui avait un terminal au New Jersey. Il était conduit au Canada par un conducteur employé par United.

[2] M. Abdelseed exploite un service de transport et de limousine, Park Lane Limousine Services Inc. (Park Lane) dans la région du Grand Toronto. Après être arrivé à la frontière canadienne, il a déclaré à l'agent de l'ASFC qu'il n'apportait rien au Canada. Le conducteur n'a pas non plus déclaré de marchandises.

[3] Après une vérification plus poussée, et après s'être entretenu avec le conducteur, les agents de douanes en service ont décidé que l'autocar resterait au Canada jusqu'à la conclusion de la vente de l'autocar à Park Lane.

[4] Les agents des douanes ont ensuite saisi l'autocar. M. Abdelseed s'est vu infliger une pénalité de 19 425 \$ pour n'avoir pas déclaré qu'il importait l'autocar au Canada. Or, M. Abdelseed n'était pas le propriétaire du véhicule; il ne pouvait ni l'assurer, ni le conduire, ni l'utiliser.

[5] Une fois la pénalité payée, la saisie sur l'autocar a été levée. Lorsque la vente de l'autocar a finalement été conclue, après que tous les documents administratifs eurent été établis et les privilèges levés, l'autocar a été conduit aux États-Unis par United, puis ramené au Canada par Park Lane, et les droits de douane appropriés ont alors été payés.

[6] Après cette brève mise en contexte, la question est de savoir si M. Abdelseed était tenu de déclarer l'autocar à son arrivée à la frontière canadienne.

Les témoignages

[7] S'agissant d'une action simplifiée, le témoignage de M. Abdelseed a été donné par affidavit. À l'ouverture de l'audience, la défenderesse, l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC), a présenté une requête visant à radier divers paragraphes de l'affidavit de M. Abdelseed parce qu'ils constituaient [TRADUCTION] « des opinions, des arguments tendancieux et des conclusions juridiques » et qu'une preuve matérielle, à savoir une décision de la Cour de justice de l'Ontario acquittant M. Abdelseed de tous les chefs d'accusation, était inadmissible et non pertinente. Les questions soulevées dans la requête devaient être tranchées au cours de la présentation de la preuve et du plaidoyer à la fin de l'audience.

[8] M. Abdelseed a fait l'objet d'un contre-interrogatoire serré de la part de l'avocat de l'ASFC. Après avoir observé attentivement M. Abdelseed durant le contre-interrogatoire, je suis arrivé à la conclusion qu'il est un témoin franc et direct qui ne s'est pas contredit au cours du contre-interrogatoire. L'anglais n'est pas sa langue maternelle, mais il s'est néanmoins exprimé clairement et sans détour. J'accepte donc le témoignage de M. Abdelseed. Le résumé suivant de la preuve est tiré de son affidavit et de son contre-interrogatoire. Une grande partie de la preuve n'a pas été contestée et lorsqu'elle a été contredite par d'autres témoins, j'ai retenu la version du témoignage de M. Abdelseed.

[9] M. Abdelseed est le principal actionnaire de Park Lane. Dans le passé, il lui est arrivé à trois reprises d'acheter des limousines pour le compte de Park Lane aux États-Unis et de les ramener au Canada. Il prétend bien connaître le processus relatif aux importations de véhicules

au Canada et affirme avoir respecté toutes les procédures prescrites par la *Loi sur les douanes*, S.R.C. 1985, ch. 1 (2^e suppl.) et l'ASFC.

[10] M. Abdelseed avait été informé par une annonce qu'un autocar Freightliner Limousine 2002 (l'autocar) était à vendre à Newark, au New Jersey. Le 29 août 2006, M. Abdelseed s'est rendu à Newark pour rencontrer les propriétaires de United, ceux-là mêmes qui avaient fait paraître l'annonce. M. Andrea Scalzo, mécanicien et conducteur d'autocar licencié à l'emploi de Park Lane, accompagnait M. Abdelseed. Avant de se rendre à Newark, M. Abdelseed avait obtenu des renseignements sur l'autocar et espérait pouvoir l'acheter pour le compte de Park Lane.

[11] M. Scalzo a accompagné M. Abdelseed afin de pouvoir inspecter l'autocar; si l'achat du véhicule avait lieu, M. Scalzo pourrait le ramener au Canada. M. Scalzo a effectué une inspection approfondie de l'autocar et a estimé qu'il était dans un état satisfaisant.

[12] M. Abdelseed a pris des arrangements avec United en vue d'acheter l'autocar pour le compte de Park Lane.

[13] Dans l'éventualité où l'inspection de l'autocar serait satisfaisante, M. Abdelseed avait pris des dispositions pour apporter une traite bancaire de 70 000 \$, payable à United.

[14] Malheureusement, United n'a pu ni conclure la vente de l'autocar ni transférer la propriété de celui-ci à Park Lane parce que le véhicule était grevé d'un privilège en faveur de la

société Daimler Chrysler Financial Services (Daimler Financial), laquelle avait accordé un prêt à United. Daimler Financial avait aussi en sa possession le titre de propriété actuel de l'autocar.

[15] M. Abdelseed était satisfait du prix demandé pour l'achat de l'autocar et de l'état de celui-ci. Le transfert de propriété de l'autocar à Park Lane ne pouvant être réalisé, il a décidé de conclure un contrat d'entiercement avec United en attendant la radiation du privilège grevant l'autocar. Les 70 000 \$ devaient être détenus en dépôt auprès d'un tiers jusqu'à ce que le transfert de la propriété de l'autocar à Park Lane soit achevé.

[16] La traite bancaire a été déposée à la banque Wachovia à titre de dépôt fiduciaire jusqu'à ce que la banque ait été avisée que le privilège de Daimler Financial était radié et que la vente ait été conclue. Dans le cadre de l'opération, la banque Wachovia a reçu instruction de transférer 41 010,42 \$ à Daimler Financial. Le transfert devait avoir lieu seulement après que Daimler eut confirmé qu'elle accorderait effectivement mainlevée sur l'autocar. À son tour, United a signé une entente dans laquelle elle autorisait Daimler Financial à remettre à Park Lane le titre de propriété de l'autocar dès que Daimler aurait été payée. Les divers documents relatifs à la vente de l'autocar ont été déposés comme pièces.

[17] La dernière pièce du casse-tête qui devait être mise en place, selon M. Abdelseed, était de s'assurer que l'autocar serait effectivement disponible pour Park Lane une fois que Daimler Financial aurait donné mainlevée de son privilège et que les fonds servant à l'achat auraient été versés. Ce problème a été réglé, semble-t-il, grâce à un arrangement par lequel United convenait

de livrer l'autocar au Canada où il resterait jusqu'à ce que le titre soit transféré. Une fois le titre transféré à Park Lane, l'autocar serait ramené aux États-Unis, après quoi Park Lane l'importerait.

[18] Selon M. Abdelseed, Park Lane n'étant pas propriétaire de l'autocar ou n'ayant aucun droit de propriété sur celui-ci, le véhicule ne pouvait être conduit au Canada par le conducteur, M. Scalzo, ni être couvert par l'assurance de Park Lane. L'autocar continuait d'appartenir à United et l'entreprise avait la responsabilité de le conduire au Canada, et ce, sous la protection de la police d'assurance de United.

[19] C'est ainsi que le conducteur de United, M. Edward Kelley, a conduit l'autocar au Canada. MM Abdelseed et Scalzo étaient à bord du véhicule.

[20] Lorsque l'autocar est arrivé à la frontière canadienne, un agent de l'ASFC a demandé à M. Abdelseed la raison de sa visite et celui-ci a répondu qu'il se rendait acheter un véhicule motorisé. Il a déclaré qu'on ne lui avait pas posé d'autres questions sur la nature du véhicule motorisé.

[21] M. Abdelseed a témoigné que l'agent de l'ASFC a trouvé les documents relatifs à l'autocar. Il a expliqué à un agent de l'ASFC qu'il n'importait pas l'autocar et qu'il n'en était pas le propriétaire. Il a déclaré vouloir importer l'autocar en respectant les règles et sous réserve que Park Lane réussisse à conclure la vente et obtienne de ce fait le titre de propriété sur l'autocar.

[22] Après que plusieurs agents de l'ASFC eurent interrogé M. Abdelseed, l'autocar a été saisi et on a exigé de M. Abdelseed qu'il verse la somme de 19 425 \$ pour le libérer. De plus, M. Abdelseed a été accusé de diverses infractions en application des alinéas 153a) et c) et de l'article 159 de la *Loi sur les douanes*. M. Abdelseed a été acquitté de tous les chefs d'accusation en Cour de justice de l'Ontario. Quant à la pénalité, M. Abdelseed a interjeté appel, mais la pénalité a été maintenue.

[23] Plus tard, le 5 septembre 2006, Daimler Financial a donné mainlevée de son privilège et le titre de propriété de l'autocar a été transféré à Park Lane. Fait à noter, ce n'est que le 14 septembre 2006, après confirmation du transfert du titre à Park Lane, que le paiement de la somme de 19 425 \$, exigée lors de la saisie, a été effectué.

[24] M. Abdelseed a ensuite pris des dispositions pour que l'autocar soit importé au Canada et pour obtenir tous les formulaires appropriés.

[25] M. Abdelseed a été formel et ne s'est jamais écarté de son témoignage en contre-interrogatoire, à savoir qu'il n'avait jamais donné d'indications fausses à un agent de l'ASFC et n'avait d'aucune façon tenté de tromper un agent de l'ASFC. J'accepte son témoignage.

Preuve de l'ASFC

[26] La preuve de l'ASFC a été présentée par l'entremise des personnes suivantes :

M^{me} Samantha Collee, agente de l'ASFC et inspectrice des douanes au pont Queenston; M. Scott

Turner, alors agent de l'ASFC au pont Queenston; M^{me} Tracy Gould, agente de l'ASFC au pont Queenston; M^{me} Nadine Robinson, avocate adjointe au procureur de l'ASFC.

[27] La preuve présentée par l'ASFC a donné lieu à beaucoup de contestations, particulièrement en ce qui a trait aux témoignages par ouï-dire dont il sera question plus loin.

Le témoignage de Samantha Collee

[28] M^{me} Collee a déclaré qu'elle était en service lorsque l'autocar est entré au Canada. Elle aurait interrogé les trois occupants de l'autocar et effectué une fouille du véhicule afin de [TRADUCTION] « vérifier la conformité aux obligations relatives aux importations ». Elle a affirmé que personne n'a déclaré de [TRADUCTION] « marchandises importées ». Selon la description qu'elle a faite du conducteur, M. Kelley, celui-ci [TRADUCTION] « transpirait et était nerveux ».

[29] M^{me} Collee a fait ensuite des déclarations sur ce que M. Kelley avait dit et sur ce qu'il aurait dit selon un autre agent de l'ASFC. L'avocat s'est opposé à ces déclarations au motif qu'elles constituaient clairement un témoignage par ouï-dire. L'ASFC n'a pas appelé M. Kelley à témoigner et a plutôt déposé une déclaration selon laquelle il était introuvable. On y laissait entendre qu'il pouvait être en prison. Or, il s'agissait là encore de ouï-dire. Quoi qu'il en soit, cet élément n'a pas d'importance.

[30] Durant l'audience, la Cour a jugé que le témoignage sur ce que M. Kelley avait dit à M^{me} Collee ou à tout autre agent de l'ASFC constituait du ouï-dire et qu'il ne pouvait pas

bénéficiaire d'une exception à la règle du oui-dire étant donné son peu de fiabilité [voir l'arrêt *R. c. Khan* [1990] 2 R.C.S. 531]. Ces motifs rendus oralement pour refuser la preuve fondée sur du oui-dire sont intégrés aux présents motifs du jugement. Les motifs concernant l'admissibilité du témoignage de M^{me} Collee ou d'autres témoignages faisaient suite aux requêtes présentées par les parties en vue de faire radier des témoignages de la partie adverse.

[31] De plus, le témoignage de M^{me} Collee ouvrait la voie à des conclusions et à des conjectures, particulièrement en ce qui a trait à la question de savoir si l'autocar était importé et à l'obligation d'acquitter des droits. Encore là, ce témoignage a été jugé inadmissible.

[32] M^{me} Collee a aussi déclaré qu'elle avait trouvé dans l'autocar des documents indiquant que M. Abdelseed avait acheté celui-ci. Or, il s'agit là d'une conclusion de droit. M. Abdelseed a indiqué que ce n'était pas lui qui voulait acheter l'autocar, mais Park Lane. Les documents relatifs à l'achat prévu ont été trouvés dans l'autocar et ont été décrits par M^{me} Collee. Il n'y pas de contestation au sujet des documents. La seule question en litige est de savoir si M. Abdelseed a importé l'autocar et s'il était tenu de le déclarer lorsqu'il est entré au Canada.

Le témoignage de Scott Turner

[33] M. Scott Turner, maintenant chef des opérations à l'aéroport international de Hamilton, était en service en tant qu'agent de l'ASFC lorsque l'autocar est entré au Canada.

[34] Il a témoigné de ses discussions avec M. Scalzo et M. Abdelseed. Comme nous l'avons mentionné, la Cour a rejeté comme étant inadmissibles les déclarations de M. Kelley qui constituaient du oui-dire. De plus, le témoignage de M. Turner portait sur un appel interjeté par M. Abdelseed auprès du ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile et comportait des conclusions de droit qu'il avait tirées. Une grande partie de ce témoignage a aussi été jugé inadmissible. Toutefois, il a été question de l'issue de l'appel et la décision a été déposée comme pièce au dossier. La Couronne a admis que la décision ne liait pas la Cour puisqu'il s'agit en l'espèce d'une audience *de novo*.

Le témoignage de Tracy Gould

[35] Madame Tracy Gould, une autre agente de l'ASFC, a aussi témoigné puisqu'elle était en service le soir du 30 août 2006. Elle a décrit les opérations d'application de la loi ayant entouré la saisie de l'autocar. Encore là, une grande partie du témoignage de M^{me} Gould était du oui-dire en ce qu'il portait sur ce qu'elle avait compris ou sur ce que lui avait dit directement M. Kelley ou ce que lui avaient dit des collègues. Rien dans ce témoignage n'était admissible pour les mêmes raisons que celles mentionnées plus haut.

[36] L'autocar a été saisi au titre du niveau un, lequel est décrit dans la preuve comme étant le plus indulgent et entraîne la plus faible pénalité possible. Bien que l'utilisation finale prévue de l'autocar ait été commerciale, sous réserve que la vente ait lieu, la pénalité a été établie en fonction du régime des pénalités des saisies personnelles à un taux de 25 % de la valeur, ce qui explique le paiement exigé de 19 425 \$, lequel comprend la pénalité, les taxes et les droits.

Les questions en litige

[37] La principale question à trancher est de savoir si M. Abdelseed était tenu, en vertu de la *Loi sur les douanes*, de déclarer l'autocar lorsqu'il est arrivé à la frontière canadienne. La réponse à cette question commande un examen de l'article 12 de la *Loi sur les douanes*, de la nature de la transaction conclue par M. Abdelseed à l'égard de l'autocar, des droits afférents à l'autocar et des conséquences juridiques qui découlent de cet examen.

Analyse

[38] Afin de fournir le contexte nécessaire, un examen de plusieurs articles de la *Loi sur les douanes* s'impose. Il s'agit des articles suivants :

PART II IMPORTATION PERSONS		PARTIE II IMPORTATION PRÉSENTATION AU BUREAU	
Presentation of persons on arrival in Canada	11. (1) Subject to this section, every person arriving in Canada shall, except in such circumstances and subject to such conditions as may be prescribed, enter Canada only at a customs office designated for that purpose that is open for business and without delay present himself or herself to an officer and answer truthfully any questions asked by the officer in the performance of his or her duties under this or any other Act of Parliament.	11. (1) Sous réserve des autres dispositions du présent article, ainsi que des circonstances et des conditions prévues par règlement, toute personne arrivant au Canada ne peut y entrer qu'à un bureau de douane, doté des attributions prévues à cet effet, qui est ouvert, et doit se présenter sans délai devant un agent. Elle est tenue de répondre véridiquement aux questions que lui pose l'agent dans l'exercice des fonctions que lui confère la présente loi ou une autre loi fédérale.	Arrivée au Canada
REPORT OF GOODS		DÉCLARATION	
Report	12. (1) Subject to this section, all goods that are imported shall, except in such circumstances and subject to such conditions as may be prescribed, be reported at the nearest customs office designated for that purpose that is open for business.	12. (1) Sous réserve des autres dispositions du présent article, ainsi que des circonstances et des conditions prévues par règlement, toutes les marchandises importées doivent être déclarées au bureau de douane le plus proche, doté des attributions prévues à cet effet, qui soit ouvert.	Déclaration
Time and manner of report	(2) Goods shall be reported under subsection (1) at such time and in such	(2) La déclaration visée au paragraphe (1) est à faire selon les modalités de temps et	Modalités

	manner as the Governor in Council may prescribe.	de forme fixées par le gouverneur en conseil.	
Who reports	<p>(3) Goods shall be reported under subsection (1)</p> <p>(a) in the case of goods in the actual possession of a person arriving in Canada, or that form part of the person's baggage where the person and the person's baggage are being carried on board the same conveyance, by that person or, in prescribed circumstances, by the person in charge of the conveyance; (a.1) in the case of goods imported by courier or as mail, by the person who exported the goods to Canada;</p> <p>(b) in the case of goods, other than goods referred to in paragraph (a) or goods imported as mail, on board a conveyance arriving in Canada, by the person in charge of the conveyance; and</p> <p>(c) in any other case, by the person on behalf of whom the goods are imported.</p>	<p>(3) Le déclarant visé au paragraphe (1) est, selon le cas :</p> <p>a) la personne ayant en sa possession effective ou parmi ses bagages des marchandises se trouvant à bord du moyen de transport par lequel elle est arrivée au Canada ou, dans les circonstances réglementaires, le responsable du moyen de transport; a.1) l'exportateur de marchandises importées au Canada par messenger ou comme courrier;</p> <p>b) le responsable du moyen de transport arrivé au Canada à bord duquel se trouvent d'autres marchandises que celles visées à l'alinéa a) ou importées comme courrier;</p> <p>c) la personne pour le compte de laquelle les marchandises sont importées.</p>	Déclarant
Goods returned to Canada	(3.1) For greater certainty, for the purposes of the reporting of goods under subsection (1), the return of goods to Canada after they are taken out of Canada is an importation of those goods.	(3,1) Il est entendu que le fait de faire entrer des marchandises au Canada après leur sortie du Canada est une importation aux fins de la déclaration de ces marchandises prévue au paragraphe (1).	Marchandises qui reviennent au Canada

[39] La définition d'« importer » à l'article 2 n'est pas très utile – importer signifie importer au Canada. Le Shorter Oxford English Dictionary donne du mot « importer » la définition suivante : [TRADUCTION] « ce qui est importé ou apporté de l'étranger. » Ainsi, importer s'entend d'apporter quelque chose de l'étranger – l'autocar, en l'occurrence. L'importation est l'acte d'introduire quelque chose au Canada. Il est donc clair que l'autocar a été « importé » au Canada.

[40] L'article 12 de la *Loi sur les douanes* prévoit que « toutes les marchandises importées doivent être déclarées au bureau de douane le plus proche, doté des attributions à cet effet, qui soit ouvert ». Le paragraphe 12(3) de la Loi décrit les circonstances dans lesquelles les marchandises sont déclarées. Le déclarant est : « la personne ayant en sa possession effective ou parmi ses bagages des marchandises [...] ou [...] le responsable du moyen de transport ».

[41] Lorsqu'il s'agit de marchandises importées, le déclarant est « la personne pour le compte de laquelle les marchandises sont importées » [alinéa 12(3)c)].

[42] Dans les circonstances particulières de l'espèce, la question devient celle de savoir par qui l'autocar a été importé au Canada. Cette question met en jeu les principes relatifs à la vente de marchandises, à la propriété et à la possession des marchandises.

[43] M. Abdelseed soutient qu'il ne pouvait pas importer l'autocar, car il n'en était ni le propriétaire ni le conducteur. De plus, l'autocar, comme moyen de transport, n'était pas placé sous sa responsabilité. En ce qui concerne Park Lane et lui, l'autocar était complètement inutile tant et aussi longtemps que le titre de propriété n'était pas légalement transféré à Park Lane et que l'autocar n'était pas dûment importé au Canada.

[44] M. Abdelseed n'a pas donné de lui-même tous les faits concernant l'autocar lorsqu'il est arrivé Canada. Toutefois, il n'y avait aucune preuve démontrant qu'il cachait délibérément les documents. Ceux-ci étaient relativement bien en vue dans l'autocar et les agents de l'ASFC les ont facilement trouvés.

[45] L'argument de M. Abdelseed porte sur la question de savoir s'il était propriétaire de l'autocar et si celui-ci était sous son contrôle. Selon la preuve au dossier, j'estime que la vente de l'autocar à Park Lane n'avait pas été conclue au moment de son arrivée au Canada, le 30 août 2006, et que l'autocar était en la possession et sous le contrôle de United par l'entremise de son conducteur, M. Kelley.

[46] M. Abdelseed n'a jamais été l'acheteur prévu de l'autocar. Il a toujours été entendu que celui-ci serait acheté par Park Lane. Tous les documents indiquent Park Lane comme étant l'acheteur final du véhicule et l'entité à qui le titre serait transféré à condition qu'il soit libre. La propriété de l'autocar était conditionnelle à un événement futur, à savoir la mainlevée du privilège détenu par Daimler Financial. Certains ont soutenu que c'était là une véritable condition suspensive, qu'il n'y avait donc pas de contrat exécutoire, et qu'ainsi M. Abdelseed n'était pas tenu de déclarer l'autocar comme étant importé. La croyance subjective de M. Abdelseed était qu'il n'était pas propriétaire de l'autocar et qu'il n'était donc pas tenu de déclarer quoi que ce soit à son sujet.

[47] Dans l'arrêt *Zhilka c. Turney*, [1959] R.C.S. 578, la Cour suprême du Canada a statué qu'une véritable condition suspensive ne permettait à aucune des parties d'obtenir l'exécution du contrat. Ce genre d'obligation, qui est future et incertaine, et qui dépend de la volonté d'un tiers, empêche une partie de chercher à en obtenir l'exécution devant les tribunaux. Par analogie, M. Abdelseed soutient que la mainlevée du privilège relevait entièrement de Daimler Financial et qu'il s'agissait d'un événement futur incertain. Dès lors, rien ne permettait d'obtenir l'exécution

du contrat. Il s'agissait donc d'une véritable condition suspensive et ni M. Abdelseed ni Park Lane n'avait la propriété de l'autocar [voir aussi la décision *Dilip Shah c. Jai Kumar Ahuja*, 2012 ONSC 1479, aux paragraphes 33 à 35].

[48] À toutes les périodes pertinentes, l'autocar a appartenu à United. C'est le conducteur de United qui a conduit le véhicule au Canada. C'est l'assurance de United qui couvrait l'autocar. C'est le conducteur de United qui avait la garde et le contrôle du véhicule. Celui-ci a été introduit au Canada par United afin faciliter les choses à M. Abdelseed au moment de conclure la vente à Park Lane advenant que la mainlevée soit accordée. Ainsi, dans la mesure où l'article 11 de la *Loi sur les douanes* est concerné, M. Abdelseed a répondu sincèrement, quoiqu'avec une certaine astuce, que l'autocar ne lui appartenait pas et qu'il ne l'apportait pas au Canada. Bien qu'il ait repoussé les limites de la *Loi sur les douanes*, je suis néanmoins convaincu qu'il a répondu dans les limites de la loi. Il n'avait aucune intention de refuser d'acquitter les droits exigibles si l'autocar était importé dans les règles après que Park Lane en fut devenue propriétaire

[49] La question de savoir si M. Abdelseed avait la possession de l'autocar a été longuement débattue devant moi. On a invoqué l'arrêt *Ready John Inc. c. Canada (Travaux publics et Services gouvernementaux Canada)*, 2004 CAF 222, dans lequel la Cour d'appel fédérale était appelée à se prononcer sur la question de la possession d'un certain nombre de toilettes chimiques faisant partie d'un contrat d'approvisionnement. En contrôle judiciaire, l'exigence de la « possession » des toilettes constituait l'une des questions en litige. Dans cette affaire, il s'agissait de contrôler la décision d'un tribunal d'adjuger un marché d'approvisionnement à un concurrent du demandeur.

[50] La Cour d'appel fédérale a tenu compte des définitions des dictionnaires et des définitions juridiques de la possession. La Cour a fait observer que :

[42] Le Tribunal était fondé à conclure qu'une personne peut avoir une chose en sa possession, même si elle n'en est pas propriétaire. Les définitions les plus pertinentes du mot « possession » figurant dans le *New Shorter Oxford English Dictionary* sont les suivantes : [TRADUCTION] « le fait ou l'action de détenir ou d'avoir quelque chose [...] sous son contrôle; détention réelle » [...], et, en droit, « pouvoir ou contrôle visible sur une chose ».

[43] Le texte français de la spécification n'a pas été soumis à la Cour. Cependant, dans une lettre rédigée sur le papier à entête de TPSGC et jointe à l'avis de projet de marché comprenant la spécification, le texte suivant figurait : « *le fournisseur retenu doit posséder au minimum 250 toilettes chimiques...* ». Le mot « *posséder* » a des acceptions très semblables à celles du mot « *possess* ». Cependant, le texte anglais de la lettre était différent de celui de la section 14.1.1 elle-même, puisque le mot « *available* » (disponible) y figurait, et non le mot « *possess* ».

[44] Lorsqu'il est utilisé dans des contextes juridiques en liaison avec des biens meubles, le mot « possession » s'entend essentiellement du contrôle physique exercé sur une chose et, dans bien des cas, mais pas nécessairement, du contrôle exclusif. Ainsi, dans la 7^e édition du *Black's Law Dictionary* (St. Paul: West Group, 1999), le mot « possession » est défini comme suit : [TRADUCTION] « Pouvoir de fait exercé sur une chose »; [...] « droit en vertu duquel une personne exerce un contrôle sur une chose à l'exclusion de toute autre personne; revendication continue de l'usage exclusif d'un objet matériel ».

[45] La question de savoir si une personne a un bien en sa possession peut dépendre du type de bien à l'égard duquel la possession est revendiquée et du contexte juridique particulier dans lequel la décision doit être rendue. Ainsi, bien que le contrôle physique soit au cœur de la définition de possession, la personne qui a les moyens pratiques d'exercer un contrôle sur une chose et d'empêcher les autres personnes d'entraver ce contrôle peut avoir cette chose en sa possession : voir, par exemple, *Morrison*

(Committee of) c. Cormier Vegetation Control Ltd. (1996), 32 C.I.T.T. 209 (C.A. C.-B.), à la page 215 (remise des clés d'une voiture dans un terrain de stationnement). Dans certains contextes, il est possible de dire qu'une personne a une chose en sa possession lorsqu'elle a le droit d'exercer un contrôle immédiat sur celle-ci : *United States of America and Republic of France c. Dollfus Meig et Cie. S.A. and Bank of England*, [1952] A.C. 582, à la page 605; *Halsbury's Laws of England*, 4^e édition, volume 35 (Londres : Butterworths, 1980), au paragraphe 1211.

[46] La possession évoque une relation entre une personne et un bien précis et non des biens génériques appartenant à une description donnée. Ainsi, dans le cas des biens meubles corporels, le mot possession évoque le contrôle, souvent sur une base exclusive, ou le droit d'exercer un contrôle. La question de savoir si une personne exerce un contrôle suffisant sur un bien donné pour en avoir la possession aux fins de l'application d'une règle de droit est une question mixte de fait et de droit.

[51] Comme il a été mentionné, le contrôle physique d'un bien est un élément essentiel de la possession. Certes, en l'espèce, M. Abdelseed était un occupant de l'autocar, mais il ne réunissait pas tous les éléments nécessaires de la possession. Il ne pouvait d'aucune façon utiliser l'autocar et United était libre, en tant que propriétaire, de déplacer le véhicule où bon lui semblait. M. Abdelseed n'avait pas le contrôle physique de l'autocar. C'est l'employé de United, M. Kelley, le conducteur, qui l'avait. Par conséquent, M. Abdelseed n'avait ni la charge ni l'obligation de déclarer que l'autocar était importé.

[52] La Couronne soutient que l'analyse de la condition suspensive dans l'arrêt *Zhilka* ne saurait s'appliquer en l'espèce puisque M. Abdelseed avait la possession de l'autocar. Toutefois, la possession qu'il en avait n'était pas absolue parce que ce n'était pas lui qui cherchait à acheter l'autocar et que la conclusion de la vente à Park Lane était conditionnelle à un événement futur

incertain dépendant entièrement d'une tierce partie. Bien que tous aient pu être convaincus que l'événement futur se produirait, il ne s'est pas produit avant la date à laquelle l'autocar est arrivé au Canada.

[53] Pour étayer davantage cette proposition, mentionnons qu'il a été statué que les biens introduits au Canada, soit en Ontario, sont régis par la *Loi sur la vente d'objets*, L.R.O. 1990, ch. S.1, et plus précisément par son article 18. Cet article prévoit essentiellement que l'intention des parties quant au transfert de propriété découle d'un examen des modalités du contrat qui les lie [voir *Therm-O-Comfort Co. c. Ministre du Revenu national*, 153 F.T.R. 32, la juge Tremblay-Lamer, au par. 36]. En l'espèce, l'intention qui se dégageait du contrat était que le transfert de l'autocar n'aurait lieu qu'à une date ultérieure, lorsque le privilège serait radié et que le titre serait dévolu à Park Lane. Cette approche est conforme aux principes énoncés dans l'article 18 de la *Loi sur la vente d'objets*.

[54] La Couronne a soutenu avec vigueur que M. Abdelseed avait contrevenu aux paragraphes 12(1) et 12(3) de la *Loi sur les douanes*, ainsi qu'à l'obligation de déclarer tout bien importé. Or, comme j'ai conclu que M. Abdelseed n'était ni le propriétaire de l'autocar, ni légalement en sa possession, l'obligation de le déclarer incombait au propriétaire de l'autocar, à savoir United, et à son conducteur, M. Kelley. Au lieu de s'engager dans la controverse de la propriété effective de l'autocar, il eut été plus simple pour United de faire déclarer l'autocar par son conducteur et que celui-ci explique pourquoi l'autocar était garé au Canada jusqu'à ce que la vente ait lieu.

[55] Fait à noter, tous les droits relatifs à l'autocar devaient non seulement être défrayés par M. Abdelseed, mais de fait ont été payés par lui.

[56] La Couronne soutient que M. Abdelseed « a menti » aux agents de l'ASFC. Cela n'est pas le cas. Sa réponse reflétait sa situation juridique, à savoir qu'il n'avait pas la propriété de l'autocar et n'avait aucune obligation de le déclarer. L'argument selon lequel M. Abdelseed était en possession « conjointe » de l'autocar ne résiste pas non plus à l'analyse. Légalement, l'autocar ne pouvait être conduit, assuré ou autrement utilisé par Park Lane ou M. Abdelseed tant que Park Lane n'en était pas véritablement propriétaire. M. Abdelseed croyait fermement qu'il n'était pas propriétaire de l'autocar et qu'il ne pouvait pas l'être tant que le privilège n'était pas radié. Partant, les mesures prises par les agents de l'ASFC auraient dû viser United et son conducteur.

[57] L'avocat de l'ASFC a soutenu qu'en dispensant M. Abdelseed de toute obligation de déclarer l'autocar, on fait de la loi une « passoire ». Or, ce n'est pas le cas. Ces faits sont uniques et l'issue de la présente affaire repose entièrement sur eux. L'autocar a été importé dans les règles une fois le titre de propriété transféré. La loi exigeait de United, et non pas de M. Abdelseed, qu'elle déclare l'autocar. La loi fonctionne comme elle le devrait.

[58] L'avocat de l'ASFC a également fait valoir que la décision *He c. Canada*, [2000] A.C.F. n° 93, étaye la thèse de l'ASFC. Cette décision est citée à l'appui de la proposition selon laquelle il importait peu que M. Abdelseed ait pensé qu'il agissait de bonne foi et qu'il ait cru qu'il n'avait pas à déclarer l'autocar. Or, les faits de l'affaire *He* sont très différents de ceux de

l'espèce. Cette affaire portait sur des factures relatives à des marchandises importées au Canada qui comportaient des inexactitudes, puisque des factures indiquant des valeurs plus élevées avaient été découvertes. Les biens expédiés ont été saisis. Les « erreurs commises de bonne foi » concernant les valeurs indiquées sur les factures ont été jugées non pertinentes et le propriétaire des biens et l'importateur ont été tenus solidairement responsables. La Cour a également jugé non pertinent le fait que l'importateur et le propriétaire n'aient pas eu l'intention de se soustraire aux taxes [voir par. 8]. Cette situation est différente de celle de l'espèce, puisque M. Abdelseed n'était ni importateur ni propriétaire de l'autocar.

[59] L'avocat de l'ASFC a aussi invoqué la décision *Sarji c. Canada (Ministre du Revenu national (Douanes et Accises – M.R.N.))* [1999] A.C.F. n° 401. Il s'agit d'un appel interjeté à la suite d'une saisie de bijoux. Les Sarji avaient apparemment emporté lesdits bijoux aux États-Unis, mais ne les avaient pas rapportés, alors que M^{me} Sarji les avait déclarés. M. Sarji a repris possession des bijoux lorsqu'il est retourné aux États-Unis, et il les a ramenés, mais ne les a pas déclarés. Les bijoux ont été confisqués. La saisie a été jugée conforme puisque M. Sarji était tenu de les déclarer, car ils étaient en sa possession bien qu'ils aient été déclarés auparavant. Encore là, les faits sont complètement différents de ceux dont il est question en l'espèce. Le fait que M. Abdelseed ait cru qu'il n'avait pas l'obligation de déclarer l'autocar est non pertinent. Ce qui est pertinent, c'est que les faits démontrent qu'il n'était pas la personne qui était en possession de l'autocar et qui l'amenait au Canada. Ce n'était pas son autocar, mais celui de United, et celle-ci avait l'obligation de le déclarer en vertu de la *Loi sur les douanes*.

[60] La décision de la Cour d'appel fédérale dans l'arrêt *Time Data Recorder International Ltd. c. Canada (Ministre du Revenu national – M.R.N.)* est instructive. Dans cette affaire, le conducteur de camion qui importait des biens au Canada n'avait pas emporté les documents d'expédition. Des écarts ont été relevés entre ce que le conducteur avait déclaré aux agents de l'ASFC et le contenu réel du camion. Les biens ont été saisis et des accusations criminelles ont été déposées contre le conducteur. Ayant été acquitté de ces accusations, le conducteur a invoqué le principe de la chose jugée à l'égard de la saisie. La Cour d'appel fédérale a conclu que l'acquittement faisait suite à une infraction criminelle et que la saisie relevait d'une procédure civile et que, par conséquent, l'acquittement n'avait pas l'autorité de la chose jugée. Aucune défense de diligence raisonnable ne pouvait être invoquée à l'égard de la saisie. Or, la Cour d'appel fédérale a fait l'observation suivante concernant l'article 12 de la *Loi sur les douanes* :

Les marchandises en question se trouvaient indiscutablement à bord du moyen de transport arrivé au Canada. C'était donc **le responsable du moyen de transport, en l'occurrence le conducteur du camion, qui avait seul l'obligation de les déclarer.** Le fait qu'il ne s'est pas conformé à l'article 12 suffisait à asseoir la conclusion du ministre. Le jugement de la juridiction répressive qui a acquitté l'appelante, quelle qu'en puisse être l'autorité, ne saurait affecter cette conclusion. [par. 15 – caractères gras ajoutés]

[61] Ainsi, le conducteur de l'autocar avait l'obligation de déclarer qu'il apportait l'autocar au Canada parce qu'il était dans l'intérêt de United de conclure la vente si le privilège était radié. Il ne fait aucun doute que M. Abdelseed avait intérêt à ce que la vente se conclue et que son entreprise pouvait en tirer éventuellement un avantage, mais la responsabilité de la déclaration revenait au conducteur.

[62] En résumé, la réponse à la question de savoir si M. Abdelseed était tenu de déclarer l'autocar doit reposer sur les faits. Le simple fait d'être passager d'un autocar ne saurait suffire. L'autocar était apporté au Canada par United afin de faciliter les choses à M. Abdelseed, à savoir que si les documents nécessaires à la conclusion de la vente étaient réunis, Park Lane obtiendrait le titre de propriété. La décision *He* explique clairement à qui incombe le fardeau dans les cas comme celui-ci. M. le juge Yvon Pinard définit comme suit le fardeau de la preuve : « Dans les procédures de saisie comme celles qui sont visées en l'espèce, c'est aux demandeurs qu'il incombe d'établir, d'après la prépondérance des probabilités, que les saisies étaient illégales ». Selon la prépondérance des probabilités, il ressort de l'ensemble de la preuve que la saisie effectuée contre M. Abdelseed était illégale.

[63] Par conséquent, M. Abdelseed a droit au remboursement des pénalités payées, intérêts en sus, au taux prévu dans les *Règles des Cours fédérales*, ainsi qu'aux dépens qui seront taxés selon la colonne III du tarif B. La preuve n'indique pas si la somme de 19 425 \$ versée par M. Abdelseed comprend des sommes qui seraient autrement payables lors de l'importation de l'autocar. Les parties calculeront le montant exact à rembourser à M. Abdelseed.

JUGEMENT

LA COUR ORDONNE CE QUI SUIT :

1. Le demandeur a droit au remboursement de la pénalité de 19 425 \$ payée à la suite de la saisie de l'autocar, avec intérêts courus.
2. Si la somme de 19 425 \$ comprend des sommes autrement payables lors de l'importation de l'autocar, les parties calculeront le montant exact à rembourser à M. Abdelseed.
3. Le demandeur a droit aux dépens qui seront taxés selon la colonne III du tarif B.
4. Dans l'éventualité où des offres de règlement venaient modifier l'adjudication des dépens, les parties pourront présenter à la Cour des observations écrites sur la question des dépens.

« Kevin R. Aalto »

Protonotaire

COUR FÉDÉRALE

AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER

DOSSIER : T-883-08

INTITULÉ : ELBERT ABDELSEED c.
AGENCE DES SERVICES FRONTALIERS DU
CANADA

LIEU DE L'AUDIENCE : Toronto (Ontario)

DATE DE L'AUDIENCE : Les 2 et 3 mai 2012

**MOTIFS DU JUGEMENT
ET JUGEMENT** LE PROTONOTAIRE AALTO

DATE DU JUGEMENT : Le 30 mai 2013

COMPARUTIONS

Steven Bookman
Chris Stankiewicz
Gillian Bookman

POUR LE DEMANDEUR

Christopher Parke

POUR LA DÉFENDERESSE

AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER :

Bookman Law Professional Corporation
Avocats

POUR LE DEMANDEUR

William F. Pentney
Sous-procureur général du Canada

POUR LA DÉFENDERESSE