

Registration
SOR/2017-180 September 1, 2017

CUSTOMS TARIFF

Regulations Amending the Vessel Duties Reduction or Removal Regulations

P.C. 2017-1129 August 31, 2017

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to paragraph 132(1)(k) of the *Customs Tariff*^a, makes the annexed *Regulations Amending the Vessel Duties Reduction or Removal Regulations*.

Regulations Amending the Vessel Duties Reduction or Removal Regulations

Amendments

1 The definitions *Minister* and *vessel* in section 2 of the *Vessel Duties Reduction or Removal Regulations*¹ are replaced by the following:

Minister means the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness; (*ministre*)

vessel means a good of heading 89.01, of subheading 8902.00, of tariff item No. 8903.91.00, 8903.92.00, 8903.99.90 or 8904.00.00, of heading 89.05, of heading 89.06 or of tariff item No. 8907.90.90. (*navire*)

2 Section 8 of the Regulations is amended by adding “and” at the end of paragraph (b) and by adding the following after that paragraph:

(c) in the case of a vessel that is not a duty-paid vessel and that engages in any activity referred to in subsections 3(2.1) to (2.4) of the *Coasting Trade Act*, that activity is specified in the application referred to in paragraph 10(a).

Coming into Force

3 These Regulations come into force on the day on which subsection 92(2) of the

^a S.C. 1997, c. 36
¹ SOR/90-304

Enregistrement
DORS/2017-180 Le 1^{er} septembre 2017

TARIF DES DOUANES

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

C.P. 2017-1129 Le 31 août 2017

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu de l'alinéa 132(1)k) du *Tarif des douanes*^a, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur la diminution ou la suppression des droits de douane sur les navires*, ci-après.

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

Modifications

1 Les définitions de *ministre* et de *navire*, à l'article 2 du *Règlement sur la diminution ou la suppression des droits de douane sur les navires*¹, sont respectivement remplacées par ce qui suit :

ministre Le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile. (*Minister*)

navire Marchandise de la position 89.01, de la sous-position 8902.00, des n^{os} tarifaires 8903.91.00, 8903.92.00, 8903.99.90 ou 8904.00.00, de la position 89.05, de la position 89.06 ou du n^o tarifaire 8907.90.90. (*vessel*)

2 L'article 8 du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa b), de ce qui suit :

c) dans le cas d'un navire, autre qu'un navire dédouané, qui est utilisé dans le cadre d'une activité visée aux paragraphes 3(2.1) à (2.4) de la *Loi sur le cabotage*, l'activité est indiquée dans la demande visée à l'alinéa 10a).

Entrée en vigueur

3 Le présent règlement entre en vigueur à la date d'entrée en vigueur du paragraphe 92(2) de la *Loi*

^a L.C. 1997, ch. 36
¹ DORS/90-304

Canada–European Union Comprehensive Economic and Trade Agreement Implementation Act, chapter 6 of the Statutes of Canada, 2017, comes into force, but if they are registered after that day, they come into force on the day on which they are registered.

de mise en œuvre de l'Accord économique et commercial global entre le Canada et l'Union européenne, chapitre 6 des Lois du Canada (2017), ou, si elle est postérieure, à la date de son enregistrement.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Issues

Consequential amendments to the *Vessel Duties Reduction or Removal Regulations* (the Regulations) are required to reflect changes made to the *Coasting Trade Act*, through the *Canada-European Union Comprehensive Economic and Trade Agreement Implementation Act* (Bill C-31), which implement Canada's maritime commitments under the Canada-European Union Comprehensive Economic and Trade Agreement (CETA). On July 8, 2017, the Prime Minister and the President of the European Commission announced that the provisional application of CETA will come into effect on September 21, 2017.

Background

When a vessel is imported into Canada, the importer is liable for the payment of all applicable duties and taxes upon importation. For certain vessels imported on a temporary basis, the Regulations provide for the payment of applicable duties and taxes at a reduced rate. Provided there is no suitable Canadian-registered vessel available, the duty is payable at a rate of 1/120th of the value of the vessel, for each month it remains in Canadian waters.

The *Coasting Trade Act* reserves the marine transportation of goods and passengers in Canada and the conduct of other marine activities of a commercial nature in Canadian waters to Canadian registered duty-paid vessels.

It requires that foreign registered and/or non-duty paid vessels working in Canadian waters have a coasting trade licence, which grants them the right to engage in Canada's domestic coasting trade. If the Canadian Transport Agency (CTA), under the authority granted by the *Coasting Trade Act*, determines that no suitable Canadian-registered vessel is available (the "determination"), the Canada Border Services Agency (CBSA) grants a coasting trade licence and permits application of the 1/120th duty rate for that vessel.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Enjeux

Il est nécessaire d'apporter des modifications corrélatives au Règlement sur la diminution ou la suppression des droits de douane sur les navires (le Règlement) afin de tenir compte des changements à la Loi sur le cabotage, dans la Loi de mise en œuvre de l'accord économique et commercial global entre le Canada et l'Union européenne (projet de loi C-31), qui permettent la mise en œuvre des engagements maritimes pris par le Canada dans le cadre de l'Accord économique et commercial global entre le Canada et l'Union européenne (AECG). Le 8 juillet 2017, le premier ministre et le président de la Commission européenne ont annoncé que l'application provisoire de l'AECG entrera en vigueur le 21 septembre 2017.

Contexte

Lorsqu'un navire est importé au Canada, son importateur doit s'acquitter de tous les droits et de toutes les taxes qui s'appliquent à l'importation. Dans le cas de certains navires importés de façon temporaire, le Règlement permet d'acquitter les droits et les taxes qui s'appliquent à un taux réduit. Si aucun navire convenable immatriculé au Canada n'est disponible, les droits imposés sont fixés à un taux de 1/120^e de la valeur du navire pour chaque mois passé dans les eaux canadiennes.

La Loi sur le cabotage réserve le transport maritime de biens et de passagers au Canada et la réalisation de toute autre activité maritime de nature commerciale dans les eaux canadiennes aux navires immatriculés au Canada et dédouanés.

Elle exige que les navires immatriculés à l'étranger ou les navires non dédouanés qui mènent des activités dans les eaux canadiennes disposent d'une licence de cabotage leur donnant le droit d'effectuer le commerce intérieur du cabotage du Canada. Si, en vertu du pouvoir que lui confère la Loi sur le cabotage, l'Office des transports du Canada (OTC) détermine qu'aucun navire convenable immatriculé au Canada n'est disponible (processus appelé la « détermination »), l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) délivrera une licence de cabotage et une

Amendments to the *Coasting Trade Act* allow European Union (EU) and Canadian entities, including third country entities under Canadian or EU control, to perform certain coasting trade activities without requiring a coasting trade licence. These coasting trade activities include the following:

- the repositioning of empty containers (on a non-revenue basis);
- feeder services between the ports of Halifax and Montréal; and
- private dredging services.

In all such cases, a determination by the CTA will no longer be made.

As a result, since not all temporarily imported vessels would need to undergo a determination, certain temporarily imported vessels would no longer be eligible for the reduced duty option under the Regulations. In order to ensure that the opportunity to pay duty on a reduced basis remains available for temporarily imported vessels impacted by these changes, the existing requirement within the Regulations that there be no suitable available Canadian-registered or Canadian-registered non-duty-paid vessel will be waived for these vessels, consistent with, and consequential to, the changes being made to the *Coasting Trade Act*.

Objectives

The objective of these amendments is to ensure that the Regulations reflect the changes being made to the *Coasting Trade Act* that implement the marine sector commitments of Canada under CETA. This will ensure the continued opportunity to pay duty on a reduced basis for temporarily imported vessels impacted by these changes to the *Coasting Trade Act*.

Description

The Regulations are being amended to remove the requirement that there be no suitable Canadian-registered or Canadian-registered non-duty-paid vessel available when a vessel engaged in the repositioning of empty containers, private dredging activities, and feeder services between the ports of Montréal and Halifax. Vessels temporarily imported for these activities will continue to have the opportunity of paying duty at a reduced rate of 1/120th of

demande de permis à un taux de 1/120^e de la valeur du navire.

Les modifications apportées à la *Loi sur le cabotage* permettent aux entités de l'Union européenne (UE) et du Canada, y compris les entités de pays tiers sous contrôle du Canada ou de l'UE, d'effectuer certaines activités liées au commerce du cabotage sans posséder de licence de cabotage. Ces activités de cabotage comprennent les suivantes :

- le repositionnement de conteneurs vides (sur une base non payante);
- des services de cabotage entre les ports d'Halifax et de Montréal;
- des services de dragage privés.

Dans tous ces cas, l'OTC ne réalisera plus de détermination.

Par conséquent, étant donné qu'il ne sera plus obligatoire pour tous les navires importés de façon temporaire d'obtenir une détermination, certains navires importés de façon temporaire ne seront plus admissibles à l'obtention d'une réduction de leurs droits prévue par le Règlement. Pour faire en sorte que la possibilité d'acquitter leurs droits à un taux réduit demeure offerte aux navires importés de façon temporaire touchés par ces modifications, l'exigence actuellement prévue par le Règlement qu'aucun navire convenable immatriculé au Canada ou immatriculé au Canada et non dédouané ne doit être disponible sera annulée dans le cas de ces navires, conformément et subéquemment aux modifications apportées à la *Loi sur le cabotage*.

Objectifs

L'objectif de ces modifications est de faire en sorte que le Règlement tienne compte des modifications apportées à la *Loi sur le cabotage* qui permettent la mise en œuvre des engagements sur le secteur maritime pris par le Canada en vertu de l'AECG. Cela permettra aux navires importés de façon temporaire et touchés par les modifications apportées à la *Loi sur le cabotage* de conserver la possibilité d'acquitter leurs droits à un taux réduit.

Description

Le Règlement fait l'objet de modifications afin d'éliminer l'exigence selon laquelle aucun navire convenable immatriculé au Canada ou immatriculé au Canada et non dédouané ne soit disponible pour qu'un navire puisse effectuer des activités de repositionnement de conteneurs vides, de dragage privé et de services de cabotage entre les ports de Montréal et d'Halifax. Les navires importés de façon temporaire pour la réalisation de ces activités

the value of the vessel for each month they remain in Canadian waters.

“One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule does not apply to the Regulations, as there will be no change in administrative costs to business.

Small business lens

The small business lens does not apply to the Regulations, as there are no costs imposed on small business.

Consultation

In December 2008, the Government of Canada launched public consultations with provinces and territories, businesses, industry associations and the general public to gauge Canadians’ interests and sensitivities in launching free trade negotiations with the EU. Stakeholders were regularly consulted throughout the negotiations, including on marine transport issues. A free trade agreement with the EU is supported by a broad cross-section of Canadian business stakeholders.

The amended Regulations were published in the *Canada Gazette*, Part I, on July 15, 2017, followed by a 15-day comment period. One submission was received from a domestic shipping company that raised concerns related to the impact of the changes to the *Coasting Trade Act* on the competitiveness of Canadian-flagged ship operators, but was not directly related to the content of these Regulations themselves. It also requested that the application of the “One-for-One” Rule and the small business lens be reconsidered. Since the Regulations solely introduce consequential amendments to ensure the continued opportunity to pay duty on a reduced basis for temporarily imported vessels impacted by changes made to the *Coasting Trade Act*, and there are no expected changes in administrative burden or compliance costs, no modifications to the proposed Regulations have been made.

Rationale

These regulatory amendments implement consequential changes required to align the Regulations with the marine commitments of Canada under CETA. This will ensure the continued opportunity to pay duty on a reduced basis for

conserveront la possibilité de s’acquitter de leurs droits à un taux réduit de 1/120^e de la valeur du navire pour chaque mois passé en eaux canadiennes.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s’applique pas à ce règlement, puisque les coûts administratifs des entreprises ne changeront pas.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s’applique pas à ce règlement, car aucun coût n’est imposé aux petites entreprises.

Consultation

En décembre 2008, le gouvernement du Canada a entrepris des consultations publiques auprès des provinces et des territoires, des entreprises, des associations sectorielles et du grand public afin de connaître les intérêts et les sensibilités des Canadiens quant au lancement des négociations visant le libre-échange avec l’UE. Les intervenants ont été consultés régulièrement tout au long des négociations, y compris les enjeux relatifs au transport maritime. Un accord de libre-échange avec l’UE est soutenu par un large éventail d’intervenants du milieu des affaires canadiennes.

Le règlement modifié a été publié le 15 juillet 2017 dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, et les intéressés ont eu 15 jours pour présenter leurs commentaires. Une soumission a été reçue, dans laquelle une entreprise nationale de transport maritime a exprimé des préoccupations relatives aux impacts au regard de l’incidence des amendements apportés à la *Loi sur le cabotage* sur la compétitivité des exploitants de navires battant pavillon canadien, mais ces préoccupations ne sont pas liées directement au contenu de ce Règlement même. La soumission a demandé aussi que l’application de la règle du « un pour un » et de la lentille des petites entreprises soit reconsidérée. Étant donné que le Règlement n’apporte que des modifications corrélatives nécessaires afin de conserver la possibilité d’acquitter les droits à un taux réduit pour les navires importés de façon temporaire et touchés par les modifications apportées à la *Loi sur le cabotage*, et qu’il n’apporte aucun changement concernant le fardeau administratif ou les coûts de conformité, aucune modification n’a été apportée au règlement proposé.

Justification

Ce règlement modifié met en œuvre les modifications corrélatives nécessaires afin d’harmoniser le Règlement avec les engagements maritimes pris par le Canada dans le cadre de l’AÉCG. Cela permettra, pour les navires

temporarily imported vessels impacted by the changes to the *Coasting Trade Act*.

Implementation, enforcement and service standards

The CBSA will monitor compliance with the terms and conditions of these Regulations in the normal course of its administration of customs- and tariff-related legislation and regulations. As in the case of previous free trade agreements, the CBSA will update its systems to account for the implementation in Canada of the CETA and will inform importers of all relevant CETA-related issues pertaining to these Regulations.

Contact

Kimberly McIntyre
International Trade Policy Division
Department of Finance
Ottawa, Ontario
K1A 0G5
Telephone: 613-369-4075

importés de façon temporaire et touchés par les modifications apportées à la *Loi sur le cabotage*, de conserver la possibilité d'acquitter leurs droits à un taux réduit.

Mise en œuvre, application et normes de service

L'ASFC veillera à l'observation des conditions de ce règlement dans le cadre normal de l'application des lois et règlements portant sur les douanes et les tarifs. Comme dans le cas des accords de libre-échange antérieurs, l'ASFC mettra à jour ses systèmes afin de tenir compte de la mise en œuvre au Canada de l'AECG et informera les importateurs de toutes les questions pertinentes liées à l'AECG et se rapportant à ce règlement.

Personne-ressource

Kimberly McIntyre
Division de la politique commerciale internationale
Ministère des Finances
Ottawa (Ontario)
K1A 0G5
Téléphone : 613-369-4075