



Bibliothèque de documents d'orientation : Activités de cabotage

Cette ressource a été créée pour aider l'industrie à comprendre comment la *Loi sur le cabotage* s'applique à divers scénarios. Elle est destinée à être utilisée comme un outil de référence lors de la planification de vos activités. Elle sera mise à jour régulièrement. Afin de refléter la façon dont la *Loi* est structurée, cette bibliothèque est divisée en 3 parties :

- [Transport de marchandises dans les eaux canadiennes](#)
- [Transport de passagers dans les eaux canadiennes](#)
- [Autres activités maritimes de nature commerciale](#)

Elle comporte également des considérations spéciales pour les scénarios comportant [plusieurs éléments commerciaux de cabotage](#).

Les renseignements présentés ici vous aideront, vous et votre entreprise, à comprendre si une licence de cabotage serait requise pour l'activité que vous proposez. Chaque entrée explique :

- comment la *Loi* s'applique au scénario
- si une licence serait requise dans le scénario, et
- pourquoi une licence serait requise dans le scénario

Cet outil ne remplace pas les conseils individuels que Transports Canada fournit lorsqu'il répond aux questions des intervenants. Si vous avez des questions précises au sujet de la façon dont la *Loi* devrait être appliquée, en particulier pour une activité proposée ou prévue, veuillez envoyer un courriel au Groupe de la politique maritime intérieure de Transports Canada : tc.coastingtrade-cabotage.tc@tc.gc.ca.

Transport de marchandises dans les eaux canadiennes

Loi sur le cabotage, alinéa 2(1)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.

Tableau 1 : Avez-vous besoin d'une licence de cabotage pour transporter des marchandises dans les eaux canadiennes?

Scénario	Comment la <i>Loi sur le cabotage</i> s'applique	Auriez-vous besoin d'une licence de cabotage?	Pourquoi?
Une entreprise des États-Unis souhaite utiliser un bâtiment immatriculé à l'étranger pour livrer du fret des États-Unis à un endroit au Canada.	Cette activité ne répond pas à la définition du cabotage.	Non	Cela constitue un voyage international. Le bâtiment immatriculé à l'étranger ne prendrait pas de fret au Canada qui serait également livré au Canada.
Un bâtiment immatriculé à l'étranger souhaite charger des combustibles de soute dans un port canadien, puis livrer ou décharger une partie de ces combustibles à un endroit au Canada.	L'alinéa 2(1)a s'applique parce que les marchandises seraient directement transportées par navire d'un point à un autre au Canada.	Oui	Le bâtiment immatriculé à l'étranger chargerait du fret à un endroit au Canada et le livrerait à un autre endroit au Canada.
Une entreprise étrangère souhaite utiliser un bâtiment immatriculé à l'étranger pour transporter du fret de l'Europe à Halifax, en Nouvelle-Écosse. Le bâtiment déchargerait du fret à Halifax et ramasserait les conteneurs vides à	Cette activité ne répond pas à la définition du cabotage.	Non	Le transport de fret de l'Europe au Canada est un voyage international, il n'est donc pas considéré comme une activité de cabotage. Le transport de conteneurs vides du Canada vers une

Montréal, au Québec. Le bâtiment transporterait ensuite les conteneurs vides vers l'Europe.			destination internationale n'est pas non plus une activité de cabotage.
Une entreprise canadienne souhaite utiliser un bâtiment immatriculé à l'étranger pour transporter du fret de l'Est du Canada vers l'Ouest du Canada en passant par le canal de Panama.	L'alinéa 2(1)a s'applique parce que les marchandises seraient transportées par navire d'un point à un autre au Canada.	Oui	Le bâtiment immatriculé à l'étranger chargerait du fret à un endroit au Canada et le livrerait à un autre endroit au Canada. Le fait que le navire ait traversé le canal de Panama n'est pas pertinent.

Transport de passagers dans les eaux canadiennes

Loi sur le cabotage, alinéas 2(1)(b-e) :

- b) 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;

Tableau 2 : Avez-vous besoin d'une licence de cabotage pour transporter des passagers dans les eaux canadiennes?

Scénario	Comment la <i>Loi sur le cabotage</i> s'applique	Auriez-vous besoin d'une licence de cabotage?	Pourquoi?
Un navire de croisière immatriculé à l'étranger souhaite faire embarquer des passagers à Québec, faire escale à Saint-Pierre-et-Miquelon (France) pour une escale de transit (pour un séjour touristique), puis les faire débarquer à Halifax, en Nouvelle-Écosse.	L'alinéa 2(1)c) s'applique parce que le navire transporterait des passagers par navire d'un lieu situé sur le fleuve Saint-Laurent en aval des écluses de Saint-Lambert vers un autre endroit au Canada en passant par un lieu situé à l'extérieur du Canada.	Oui	Les passagers embarqueraient à Québec, qui est située sur le fleuve Saint-Laurent en aval des écluses de Saint-Lambert, effectueraient un arrêt à l'extérieur du Canada, puis débarqueraient à un autre endroit au Canada.
Un petit navire à passagers immatriculé à l'étranger (environ 75 passagers) souhaite offrir un voyage aller-retour à destination et en provenance d'Iqaluit, avec des escales touristiques le long de la baie d'Hudson.	L'alinéa 2(1)b) s'applique parce que le navire transporterait des passagers d'un endroit au Canada vers le même endroit, sans aucune escale à l'extérieur du Canada.	Oui	Les passagers embarqueraient et débarqueraient au même endroit au Canada, sans faire d'escale internationale.
Un navire de croisière immatriculé à l'étranger souhaite faire embarquer des passagers à Seattle, dans l'État de Washington, puis débarquer certains passagers à Victoria, en Colombie-	Cette activité ne répond pas à la définition du cabotage.	Non	Le bâtiment immatriculé à l'étranger effectuerait un voyage international. Les passagers embarqueraient aux États-Unis et débarqueraient au Canada.

<p>Britannique, et certains passagers à Vancouver, en C.-B.</p>			
<p>Un organisme de bienfaisance canadien souhaite utiliser un bâtiment immatriculé à l'étranger pour offrir un programme éducatif aux passagers payants. Les passagers seraient financés par des bourses offertes par le gouvernement et des organismes sans but lucratif.</p> <p>Le bâtiment immatriculé à l'étranger souhaite faire embarquer des passagers à St. John's, à Terre-Neuve-et-Labrador, et visiter plusieurs sites canadiens avant de faire débarquer les passagers à Iqaluit, au Nunavut.</p>	<p>L'alinéa 2(1)d) s'applique parce que le navire transporterait des passagers d'un endroit au Canada à un autre endroit au Canada.</p>	<p>Oui</p>	<p>Les passagers embarqueraient à un endroit au Canada et débarqueraient à un autre endroit au Canada.</p> <p>La <i>Loi</i> s'applique à tous les organismes, quel que soit leur statut d'organisme de bienfaisance.</p>
<p>Une personne souhaite utiliser un sous-marin dans les eaux canadiennes à des fins personnelles. Le sous-marin est attaché à une embarcation de plaisance immatriculé à l'étranger lors d'un voyage du Groenland au Nunavut.</p>	<p>Cette activité ne répond pas à la définition du cabotage.</p>	<p>Non</p>	<p>L'embarcation de plaisance effectue un voyage international. L'utilisation d'un sous-marin à bord dans les eaux canadiennes est autorisée s'il est utilisé par les personnes à bord de l'embarcation et qu'il n'offre pas des excursions payantes à d'autres personnes.</p>

<p>Une personne souhaite utiliser un grand voilier historique immatriculé à l'étranger pour naviguer autour de la côte ouest du Canada avec sa famille.</p>	<p>Cette activité ne répond pas à la définition du cabotage.</p>	<p>Non</p>	<p>L'utilisation d'un bâtiment pour le plaisir n'est pas considérée comme du cabotage. La <i>Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada</i> permet à l'embarcation de plaisance d'avoir des invités à bord si elle est exclusivement utilisée pour le plaisir et qu'il n'y a aucun profit ou aucune rémunération.</p>
<p>Une compagnie pétrolière souhaite utiliser un bâtiment immatriculé à l'étranger pour transporter des travailleurs de St. John's, à Terre-Neuve-et-Labrador, vers une plateforme pétrolière. La plateforme pétrolière est située au-dessus du plateau continental du Canada, au large de la frontière de 12 milles marins du Canada.</p>	<p>L'alinéa 2(1)e) s'applique parce que le navire transportera des passagers d'un endroit au Canada à un autre endroit au-dessus du plateau continental du Canada aux fins d'explorer, d'exploiter ou transporter une ressource minérale ou une ressource non biologique du plateau continental du Canada.</p>	<p>Oui</p>	<p>Les passagers embarqueraient à St. John's et débarqueraient sur la plateforme pétrolière située au-dessus du plateau continental du Canada. Les travailleurs travailleraient pour retirer le pétrole du plateau continental du Canada.</p>

Autres activités maritimes de nature commerciale

Loi sur le cabotage, alinéa 2(1)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.

Tableau 3 : Avez-vous besoin d'une licence de cabotage pour réaliser des activités maritimes de nature commerciale dans les eaux canadiennes?

Scénario	Comment la <i>Loi sur le cabotage</i> s'applique	Auriez-vous besoin d'une licence de cabotage?	Pourquoi?
Une personne souhaite utiliser un bâtiment immatriculé à l'étranger (navire de croisière ou barge) pour fournir l'hébergement à bord aux débardeurs d'un port canadien.	L'alinéa 2(1)f s'applique parce que le navire serait utilisé à des fins commerciales dans les eaux canadiennes (hôtel flottant).	Oui	Un hôtel flottant est un bâtiment (navire de croisière, barge, etc.) utilisé pour fournir l'hébergement à bord. L'offre d'hébergement à bord d'un bâtiment dans les eaux canadiennes est un service contractuel payant où le bâtiment fait essentiellement office d'hôtel. À ce titre, on considère ces travaux comme étant une activité maritime de nature commerciale.
Une maison de production de films souhaite utiliser un bâtiment immatriculé au Canada et non dédouané pour le tournage de scènes dans les eaux canadiennes pour un film.	L'alinéa 2(1)f s'applique parce que le navire serait utilisé à des fins commerciales dans les eaux canadiennes.	Oui	Le bâtiment immatriculé au Canada est non dédouané. Le bâtiment serait indemnisé pour son utilisation comme plateau de tournage et lieu de tournage dans les eaux canadiennes. À ce titre, on considère

			ces travaux comme étant une activité maritime de nature commerciale.
Une troupe de théâtre souhaite utiliser un bâtiment immatriculé à l'étranger comme scène mobile pour jouer des pièces dans les eaux canadiennes à des auditoires sur la rive.	L'alinéa 2(1)f s'applique parce que le navire serait utilisé à des fins commerciales dans les eaux canadiennes.	Oui	Le bâtiment immatriculé à l'étranger serait indemnisé pour son utilisation comme scène dans les eaux canadiennes. À ce titre, on considère ces travaux comme étant une activité maritime de nature commerciale.
Une entreprise canadienne souhaite utiliser de grands voiliers immatriculés à l'étranger pour offrir une formation de navigation à voile dans les eaux canadiennes.	L'alinéa 2(1)f s'applique parce que les navires seraient utilisés à des fins commerciales dans les eaux canadiennes.	Oui	Les bâtiments immatriculés à l'étranger seraient indemnisés pour leur utilisation pendant les cours de formation. À ce titre, on considère ces travaux comme étant une activité maritime de nature commerciale.
Une entreprise canadienne souhaite utiliser un bâtiment immatriculé à l'étranger pour effectuer la pose de câbles dans les eaux canadiennes.	L'alinéa 2(1)f s'applique parce que les navires seraient utilisés à des fins commerciales dans les eaux canadiennes.	Oui	Le bâtiment immatriculé à l'étranger serait indemnisé pour ses activités de pose de câbles. À ce titre, on considère ces travaux comme étant une activité maritime de nature commerciale.
Une entreprise étrangère souhaite utiliser un bâtiment immatriculé au Canada et dédouané pour effectuer la pose de câbles dans les eaux canadiennes.	Cette activité ne répond pas à la définition du cabotage.	Non	Vous n'auriez pas besoin d'un permis pour utiliser un bâtiment immatriculé au Canada et dédouané

			afin de vous livrer au cabotage au Canada.
--	--	--	--

Plusieurs éléments commerciaux de cabotage

Une activité peut se rapporter à plusieurs articles de la *Loi sur le cabotage*. *Loi sur le cabotage*, alinéas 2(1)(a-f) :

- 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) 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.

Tableau 4 : Avez-vous besoin d'une licence de cabotage si une activité comporte de multiples composantes?

Scénario	Comment la <i>Loi sur le cabotage</i> s'applique	Auriez-vous besoin d'une licence de cabotage?	Pourquoi?
<p>Deux bâtiments immatriculés à l'étranger qui effectuent un voyage international souhaitent passer par les eaux canadiennes pour se rendre aux États-Unis.</p> <p>Le bâtiment A transporterait les éléments de construction et rejoindrait le bâtiment B pour transférer sa charge à des fins de préconstruction dans les eaux canadiennes.</p> <p>Les bâtiments poursuivraient ensuite leur voyage vers une destination finale à l'extérieur des eaux canadiennes.</p>	<p>Ce scénario comprend 2 activités :</p> <p>Activité 1 – Transport de marchandises dans les eaux canadiennes. Cette activité ne répond pas à la définition du cabotage.</p> <p>Activité 2 – Autres activités maritimes de nature commerciale. Cette activité ne répond pas à la définition du cabotage.</p>	<p>Activités 1 et 2 – Non</p>	<p>Activité 1 – Le bâtiment A prendrait du fret l'extérieur du Canada pour le livrer au bâtiment B dans les eaux canadiennes. Le bâtiment B livrerait ensuite le fret à une destination finale à l'extérieur du Canada. Les bâtiments immatriculés à l'étranger ne prendraient pas de fret au Canada pour la livraison au Canada. Cette partie de l'activité ne nécessiterait pas de licence.</p> <p>Activité 2 – Les bâtiments effectueraient un voyage international plus long qui ne commence ni ne se termine au Canada. Le transfert d'équipement à mi-parcours ne change</p>

			rien. Cette partie de l'activité ne nécessiterait pas de licence.
<p>Une excursion d'observation des baleines à bord d'un bâtiment immatriculé à l'étranger souhaite appareiller de l'État de Washington et entrer dans les eaux canadiennes, avant de retourner dans l'État de Washington.</p>	<p>Ce scénario comprend 2 activités :</p> <p>Activité 1 – Transport de passagers dans les eaux canadiennes. Cette activité ne répond pas à la définition du cabotage.</p> <p>Activité 2 – Autres activités maritimes de nature commerciale. Cette activité ne répond pas à la définition du cabotage.</p>	<p>Activités 1 et 2 – Non</p>	<p>Activité 1 – Les passagers n'embarqueraient ni ne débarqueraient au Canada. Cette partie de l'activité ne nécessiterait pas de licence.</p> <p>Activité 2 – Il s'agirait d'une activité contractuelle qui a commencé à l'extérieur du Canada. Les passagers paieraient pour le service aux États-Unis. Cette partie de l'activité ne nécessiterait pas de licence.</p>
<p>Un navire câblé immatriculé à l'étranger souhaite effectuer des travaux de réparations et d'entretien d'urgence sur des câbles à fibres optiques situés au niveau sous-marin à l'intérieur d'une frontière prédéterminée qui comprend les eaux canadiennes et internationales.</p>	<p>Ce scénario comprend 2 activités :</p> <p>Activité 1 – Autres activités maritimes de nature commerciale (réparation et entretien de câbles d'urgence). L'alinéa 2(1)f s'applique parce que le navire serait utilisé à des fins commerciales dans les eaux canadiennes. Une licence est requise pour tous les travaux effectués dans les eaux canadiennes,</p>	<p>Activités 1 et 2 – Oui</p>	<p>Activité 1 – Le bâtiment serait indemnisé pour les travaux de réparations et d'entretien sur les câbles effectués dans les eaux canadiennes. À ce titre, on considère ces travaux comme étant une activité</p>

<p>Lorsque des réparations de câble ne sont pas nécessaires, le bâtiment immatriculé à l'étranger est dans un état de préparation opérationnelle dans un port canadien. Ce travail ferait partie d'un contrat permanent.</p>	<p>mais pas pour les travaux effectués dans les eaux internationales.</p> <p>Activité 2 – Autres activités maritimes de nature commerciale (activités de mise en disponibilité opérationnelle). L'alinéa 2(1)f s'applique parce que le navire serait utilisé à des fins commerciales dans les eaux canadiennes.</p>		<p>maritime de nature commerciale. Une licence serait requise pour cette partie de l'activité.</p> <p>Activité 2 – Dans le secteur maritime, un « navire en attente » désigne un navire qui est dans un état de préparation opérationnelle pour effectuer une activité. Les activités de mise en disponibilité opérationnelle sont assujetties à la Loi. Le bâtiment immatriculé à l'étranger est engagé contractuellement et il est rémunéré pour maintenir cet état. À ce titre, on considère ces travaux comme étant une activité maritime de nature commerciale. Une licence serait requise pour cette partie de l'activité.</p>
--	---	--	--

<p>Un pétrolier immatriculé à l'étranger souhaite charger du carburant dans un terminal aux États-Unis. Il livrerait ensuite une partie du carburant à un pétrolier immatriculé au Canada et dédouané agissant comme une installation d'entreposage et de mazoutage dans un port canadien. Le pétrolier immatriculé à l'étranger souhaite également prendre du carburant dans un port canadien et livrer une partie du carburant à un autre port au Canada. Le bâtiment immatriculé à l'étranger retournerait ensuite aux États-Unis.</p>	<p>Ce scénario comprend 3 activités :</p> <p>Activité 1 – Transport de marchandises dans les eaux canadiennes. L'alinéa 2(1)a) s'applique parce que les marchandises seraient directement transportées par navire d'un point à un autre au Canada.</p> <p>Activité 2 – Transport de marchandises dans les eaux canadiennes. Cette activité ne répond pas à la définition du cabotage.</p> <p>Activité 3 – Autres activités maritimes de nature commerciale (mazoutage). Cette activité ne répond pas à la définition du cabotage.</p>	<p>Activité 1 – Oui Activités 2 et 3 – Non</p>	<p>Activité 1 – Le bâtiment immatriculé à l'étranger chargerait du fret à un endroit au Canada et le livrerait à un autre endroit au Canada. Une licence serait requise pour cette partie de l'activité.</p> <p>Activité 2 – L'activité maritime serait effectuée par un bâtiment immatriculé au Canada et dédouané. Cette partie de l'activité ne nécessiterait pas de licence.</p> <p>Activité 3 – Vous n'auriez pas besoin d'un permis pour utiliser un bâtiment immatriculé au Canada et dédouané afin de vous livrer au cabotage au Canada.</p>
---	---	--	--

<p>Une société de production souhaite tourner au Canada l'été prochain. Pendant le tournage, la société souhaite utiliser un navire de croisière immatriculé à l'étranger pour fournir l'hébergement à bord à l'équipe de production. Le navire de croisière quitterait Halifax, en Nouvelle-Écosse, et se déplacerait en Nouvelle-Écosse pendant le tournage. Le navire de croisière reviendrait à Halifax à la fin du projet et débarquerait toute l'équipe de production.</p>	<p>Ce scénario comprend 2 activités :</p> <p>Activité 1 – Autres activités maritimes de nature commerciale (hôtel flottant). L'alinéa 2(1)f s'applique parce que le navire serait utilisé à des fins commerciales dans les eaux canadiennes.</p> <p>Activité 2 – Transport de passagers dans les eaux canadiennes. L'alinéa 2(1)d s'applique parce que le navire transporterait l'équipe de production d'un endroit au Canada vers le même endroit, sans effectuer une escale à l'extérieur du Canada.</p>	<p>Activités 1 et 2 – Oui</p>	<p>Activité 1 – Un hôtel flottant est un bâtiment (navire de croisière, barge, etc.) utilisé pour fournir l'hébergement à bord. L'offre d'hébergement à bord d'un bâtiment dans les eaux canadiennes est un service contractuel payant où le bâtiment fait essentiellement office d'hôtel. À ce titre, on considère ces travaux comme étant une activité maritime de nature commerciale. Une licence serait requise pour cette partie de l'activité.</p> <p>Activité 2 – Le bâtiment immatriculé à l'étranger ferait embarquer et débarquer l'équipe de production au même endroit au Canada. Le voyage aller-retour n'inclurait pas un port d'escale à l'extérieur du Canada. Une licence serait requise pour cette partie de l'activité.</p>
--	--	-------------------------------	--

<p>Un service de diffusion en continu souhaite engager une entreprise de médias pour tourner une série documentaire sur le voyage d'un bâtiment immatriculé à l'étranger dans les eaux arctiques canadiennes; le bâtiment est l'objet du documentaire. Les passagers à bord du bâtiment comprendraient une équipe de tournage et des scientifiques effectuant des recherches sur la vie marine.</p>	<p>Ce scénario comprend 2 activités :</p> <p>Activité 1 – Autres activités maritimes de nature commerciale. L'alinéa 2(1)f) s'applique parce que le navire serait utilisé à des fins commerciales dans les eaux canadiennes.</p> <p>Activité 2 – Transport de passagers dans les eaux canadiennes. Cette activité ne répond pas à la définition du cabotage.</p>	<p>Activité 1 – Oui Activité 2 – Non</p>	<p>Activité 1 – L'activité de tournage par l'équipe de tournage mandatée par le service de diffusion en continu est considérée comme une activité commerciale sous contrat. Il importe peu que les passagers à bord filment les activités du bâtiment et de ses scientifiques ou seulement la vie marine. Une licence serait requise pour cette partie de l'activité.</p> <p>Activité 2 – Les scientifiques à bord du bâtiment et l'équipe de tournage ne seraient pas considérés comme des passagers, car leur présence à bord du bâtiment est liée aux activités du bâtiment. Cette partie de l'activité ne nécessiterait pas de licence.</p>
---	--	--	---

<p>Un pétrolier immatriculé à l'étranger arrive de la côte ouest des États-Unis et souhaite décharger du pétrole dans un terminal à Vancouver, en Colombie-Britannique. Le bâtiment chargerait alors plus de pétrole, puis demeurerait aux zones de mouillage pendant 2 semaines dans les eaux canadiennes pour fournir des services de soutage.</p>	<p>Ce scénario comprend 2 activités :</p> <p>Activité 1 – Transport de marchandises dans les eaux canadiennes. Cette activité ne répond pas à la définition du cabotage.</p> <p>Activité 2 – Autres activités maritimes de nature commerciale. L'alinéa 2(1)f) s'applique parce que le navire serait utilisé à des fins commerciales dans les eaux canadiennes.</p>	<p>Activité 1 – Non Activité 2 – Oui</p>	<p>Activité 1 – Ce bâtiment immatriculé à l'étranger déchargeant du pétrole dans un port canadien effectuerait un voyage international. Cette partie de l'activité ne nécessiterait pas de licence.</p> <p>Activité 2 – Le chargement d'une plus grande quantité de pétrole et son soutage dans les eaux canadiennes sont considérés comme une activité maritime de nature commerciale. Une licence serait requise pour cette partie de l'activité.</p>
--	---	--	---

<p>Une entreprise étrangère souhaite utiliser un bâtiment immatriculé au Canada et dédouané pour offrir des expéditions et des croisières à des passagers payants dans les eaux canadiennes, tout en utilisant le bâtiment à des fins de recherche scientifique.</p>	<p>Ce scénario comprend 2 activités :</p> <p>Activité 1 – Transport de passagers dans les eaux canadiennes. Cette activité ne répond pas à la définition du cabotage.</p> <p>Activité 2 – Autres activités maritimes de nature commerciale. Cette activité ne répond pas à la définition du cabotage.</p>	<p>Activités 1 et 2 – Non</p>	<p>Activités 1 et 2 – Vous n’auriez pas besoin d’un permis pour utiliser un bâtiment immatriculé au Canada et dédouané afin de vous livrer au cabotage au Canada.</p>
--	---	-------------------------------	---