

une échelle de redevances fixes. Ces redevances fixes ne représentaient que la moitié du tarif établi à la suite d'une étude économique en 1960 lors de la première application de la charge terminale générale. Par suite de l'entrée en service de nouveaux types et modèles d'avions, cette formule des redevances fixes est devenue inapplicable. Aussi, le 1^{er} juillet, cette formule a fait l'objet d'une révision et se fonde sur le nombre de groupes de

cinq (5) sièges que contient l'avion, et ainsi, le plein tarif établi par l'étude économique susmentionnée peut s'appliquer. La nouvelle charge terminale générale est de \$1 par groupe de cinq (5) sièges pour les vols intérieurs et de \$2 par cinq (5) sièges pour les vols internationaux.

2. L'augmentation réelle pour les types d'appareil mentionnés est la suivante:

a) Vols intérieurs	Redevance antérieure au 1 ^{er} juillet 1968	Redevance en vigueur le 1 ^{er} juillet 1968	Augmentation \$	%
Type d'avion				
(I) DC9—normal	8.50	13.00	4.50	53
(II) DC9—allongé	8.50	18.00	9.50	112
(III) DC8—normal	12.50	28.00	15.50	124
(IV) DC8—allongé	12.50	40.00	27.50	220
(V) Boeing 737	8.50	18.00	9.50	112

b) Vols internationaux	Redevance antérieure au 1 ^{er} juillet 1968	Redevance en vigueur le 1 ^{er} juillet 1968	Augmentation \$	%
Type d'avion				
(I) DC9—normal	17.50	26.00	8.50	48
(II) DC9—allongé	17.50	36.00	18.50	105
(III) DC8—normal	25.00	56.00	31.00	124
(IV) DC8—allongé	25.00	80.00	55.00	220
(V) Boeing 737	17.50	36.00	18.50	106

4. Il n'existe pas de statistiques permettant de calculer le revenu supplémentaire attribuable à l'augmentation des redevances séparément du revenu supplémentaire imputable à l'augmentation du trafic. Les augmentations globales du revenu provenant des charges terminales générales d'aérogare fournies ci-dessous couvrent la période de trois années financières allant du 1^{er} avril 1967 au 31 mars 1970 et ne concernent que deux des trois aéroports. Les charges terminales générales ne s'appliquent pas à l'aéroport international d'Ottawa. a) Aéroport international de Vancouver: Les charges terminales sont entrées en vigueur dès la fin des travaux de construction de la nouvelle aérogare le 10 septembre 1968. 1968-1969, \$308,206; 1969-1970, \$768,892. b) Aéroport international de Winnipeg: 1967-1968, \$131,656; 1968-1969, \$272,732; 1969-1970, \$377,958.

LA CENSURE DES LIVRES IMPORTÉS

Question n° 853—M. Hales:

1. Qui est chargé de la censure des livres importés au Canada?
2. Comment décide-t-on si un livre ou une publication peut entrer au Canada?
3. Qui prend les décisions?
4. Quelles directives suit-on?
5. Le gouvernement conserve-t-il une liste de publications non acceptables fondée sur des décisions précédentes?
6. Quelle somme approximative dépense-t-on annuellement pour la censure?

L'hon. Herb Gray (ministre du Revenu national):

1. Le ministère du Revenu national (Douanes et Accise) assume la responsabilité de la classification des livres tombant sous le coup des dispositions du numéro tarifaire 99201-1.

2. L'agent chargé de l'examen au bureau d'entrée peut autoriser l'importation ou, s'il est d'avis que les marchandises peuvent avec raison être considérées comme

étant de nature à fomenter la trahison ou la sédition, ou comme ayant un caractère immoral ou obscène, ces marchandises sont envoyées à l'Administration centrale où elles sont examinées. Si l'examen confirme l'avis exprimé par l'agent et si ces marchandises sont censées relever du numéro tarifaire en question, elles ne peuvent être importées (en vertu de l'article 12 du Tarif des douanes). L'agent chargé de l'examen notifie ensuite la décision à l'importateur et l'informe qu'il a droit d'interjeter appel de la décision auprès du sous-ministre (en vertu du paragraphe 4 de l'article 43), afin que les marchandises fassent l'objet d'une reclassification. Si son appel est rejeté, l'importateur peut appeler de la décision au juge de la cour de comté ou de district, tel qu'il est prescrit à l'article 46A de la loi sur les douanes.

3. La première classification est effectuée par l'agent du bureau et l'étude de l'affaire est confiée à l'Administration centrale, à des personnes appartenant à la catégorie des fonctionnaires supérieurs. Au cas où un appel est interjeté, veuillez consulter la réponse à la deuxième question.

4. Le premier élément qui entre en ligne de compte est le libellé du numéro tarifaire lui-même, auquel viennent s'ajouter les directives internes qui se fondent sur le sens de la norme en matière communautaire, telle qu'elle est reflétée par les décisions rendues par les cours en vertu du Tarif des douanes et des articles connexes du Code criminel.

5. Tous les articles envoyés à l'Administration centrale aux fins d'étude font l'objet d'un système de classement ordinaire. Aucune liste séparée des marchandises prohibées en vertu du numéro tarifaire n'est établie.

6. Ce renseignement ne figure pas dans les dossiers du ministère, étant donné que les frais relatifs à l'examen de marchandises bien déterminées ne font pas l'objet sur place d'un relevé particulier.