

M. Stanbury: Monsieur le président, je suis gré aux députés d'Edmonton-Ouest et de Scarborough-Ouest de leur intérêt pour ce projet de loi important. Je partage l'inquiétude du député de Scarborough-Ouest. Peu importe le montant en jeu, qu'il s'agisse de \$200,000 de \$500,000 ou d'un million, et il est difficile d'en avoir une idée précise, c'est de l'argent perdu pour les contribuables canadiens. Le député d'Edmonton-Ouest va sûrement admettre, comme moi, qu'il importe de chercher à recouvrer cet argent puisque c'est le consommateur canadien, en fin de compte, qui fait les frais des pertes de droits percevables.

Je comprends l'inquiétude du député d'Edmonton-Ouest à la pensée que l'on pourrait imposer un fardeau déraisonnable au capitaine d'un navire ou à une compagnie de navigation et, en fin de compte, aux consommateurs. Mais il paraît que les frais de cautionnement sont minimes. Le prix, en fin de compte, sera peut-être moins élevé pour le consommateur que ne le propose l'amendement puisque les destinataires peuvent obtenir un remboursement lorsqu'ils peuvent fournir des preuves. La chose est difficile en vertu du système actuel.

C'est à la Direction de la douane qu'il appartient de percevoir les recettes en vertu de la loi actuelle, mais elle ne dispose pas des moyens voulus à cette fin. La décision du juge Dumoulin supprime ce que l'on croyait jusque-là être la responsabilité du capitaine. La loi visait vraisemblablement à imposer ce droit.

Pour répondre à la question du député d'Edmonton-Ouest sur la comparaison entre le capitaine d'un avion, le mécanicien d'un train, etc. . .

M. Lambert (Edmonton-Ouest): Il devrait s'agir des capitaines d'avion et des capitaines de navire.

M. Stanbury: Justement. La réponse est oui. La mesure à l'étude imposerait au capitaine du navire le même droit de douane que la loi sur les douanes impose au capitaine d'un avion.

Pour rassurer le député de Scarborough-Ouest, la procédure envisagée qui prévoit un cautionnement et exige que le capitaine de navire soit tenu responsable des déclarations qu'il fait concernant les marchandises qu'il transporte sera entièrement conforme aux procédures qu'on envisage de suivre à l'égard des autres modes de transport. On croyait évidemment que les arrangements actuels étaient uniformes. Toutefois, quand la décision du juge Dumoulin a été établie clairement que nous ne pouvions tenir le capitaine d'un navire responsable, nous avons cru nécessaire de présenter cet amendement pour bien établir cette responsabilité et uniformiser la situation concernant tous les modes de transport.

S'il y a d'autres questions, j'essayerai d'y répondre avec l'aide de mon conseiller.

M. Barnett: Monsieur le président, peut-être pourrais-je dire pour la gouverne du député d'Edmonton-Ouest, vu l'intérêt manifesté par le député de Scarborough-Ouest pour la contrebande, nécessaire ou non, que le député de Scarborough-Ouest est non seulement le propriétaire et l'administrateur, mais le capitaine d'un navire à l'heure actuelle. Si le député d'Edmonton-Ouest a été surpris du nouvel intérêt du député, cette observation pourrait aider à clarifier la situation.

Loi sur les douanes

Je crois que ceux qui ont écouté les remarques du député d'Edmonton-Ouest en deuxième lecture ont pu avoir l'impression que ce bill impose de nouveaux et lourds fardeaux au capitaine de navire. Je ne suis pas capitaine de navire, mais de mon coin du monde, nous voyons souvent passer les cargos.

● (1250)

J'ai pris connaissance du bill il y a déjà quelque temps. J'ai eu l'impression que le bill éclaircirait et préciserait la responsabilité du capitaine de navire, que j'ai toujours crue bien définie, au sujet de tout incident relatif non seulement à la navigation, mais aussi à l'observation des règlements maritimes ou à la pollution par le pétrole. Récemment, en Colombie-Britannique, un capitaine de navire a été accusé et puni d'une amende à cause d'actes qui ont entraîné la pollution par le pétrole.

Une étude superficielle laisse paraître qu'il semble que depuis de nombreuses années il existe une zone passablement obscure lorsqu'il s'agit de définir les responsabilités de disparitions plutôt mystérieuses et périodiques de cargaisons figurant sur des manifestes de bateaux. La médaille a évidemment un revers. Il se pose parfois le problème de marchandises pénétrant dans le pays qui n'ont figuré sur aucun manifeste. Peut-être s'agit-il de la contrebande qu'on a mentionnée.

Quant à la remarque du ministre selon laquelle ce bill fait correspondre ces responsabilités au principe généralement admis de la responsabilité du commandant de bord d'un avion ou de toute personne responsable d'un mode quelconque de transport, ce bill, s'il est convenablement appliqué et que les règlements sont clairs, pourra contribuer à protéger le capitaine. Nous savons tous qu'il est possible de prendre n'importe quelle mesure dont le Parlement a été saisi et admettre qu'elle est convenablement appliquée. Dans le cas contraire, il nous incombe à nous, députés, d'y attirer l'attention du gouvernement.

Si ce bill est adopté, prend force de loi et est appliqué de telle façon à provoquer des difficultés injustes aux capitaines de bateaux transportant des marchandises pénétrant au Canada, je serai le premier à m'y opposer. Néanmoins, en règle générale, je n'ai découvert que très peu de plaintes fondées sur la façon dont les douaniers de nos ports, et surtout de nos ports côtiers, s'acquittent de leurs fonctions. Si on conserve la même attitude dans les règlements qui seront promulgués en vertu de ce bill, les craintes exprimées par le député d'Edmonton-Ouest au sujet des nouvelles responsabilités imposées au capitaine sont sans fondement.

M. Lambert (Edmonton-Ouest): Monsieur l'Orateur, sauf le respect que je dois au député de Comox-Alberni et au ministre, je tiens à signaler que pour ce qui est de l'explication qu'il a fournie sur les points que j'ai soulevés à l'étape précédente, la lecture du bill m'a convaincu que s'il y a des larcins au port d'origine entre le moment où la déclaration d'expédition est faite et le moment où les marchandises sont mises dans des conteneurs, et que le capitaine puisse le prouver, il ne peut être tenu responsable des larcins en question. Par ailleurs, il n'y a aucune disposition pour protéger le capitaine dans le cas de larcins commis dans un port canadien entre le moment où le navire entre au bassin et le moment où les marchandises sont transportées dans un entrepôt de la douane.