

pas à justifier la responsabilité absolue d'un capitaine de navire. La proposition du ministre mentionne le chapardage sur les quais ou dans les entrepôts. Elle ne précise pas s'il s'agit d'entrepôts de douane ou d'autre chose, et je signale que si des marchandises sont dans un entrepôt de douane et que les droits de douane aient été payés, elles ne seront pas encore entrées dans le circuit commercial du Canada—le capitaine d'un navire doit être tenu responsable. Tout ce que je dis, c'est que les affaires doivent être menées avec les moyens les plus efficaces possibles.

Pourquoi considère-t-on que le capitaine d'un navire qui décharge des marchandises dans certains ports canadiens où le chapardage est notoire, parce que des gens comme ceux du Conseil des ports nationaux ont négligé d'établir un système de sécurité efficace comme ils l'auraient dû, devrait être tenu responsable pour les droits de douane et autres redevances sur les marchandises volées? Est-ce tout simplement parce que le ministre du Revenu national dit: «Oh, nous perdons peut-être \$200,000 par an au port de Montréal en réclamations pour remboursement de marchandises volées»? Ce n'est pas en rendant le capitaine responsable de ces marchandises que l'on viendra à bout des vols.

Je demande au ministre d'obliger le ministre chargé du Conseil des ports nationaux et toute autre administration chargée de la sécurité des ports, d'assumer leurs responsabilités et d'aider à protéger les droits de la Reine, du chef du Canada, en ce qui concerne les droits de douanes. Il y en a beaucoup plus à dire que ce que le ministre a révélé jusqu'à présent. Il a été assez réservé. Il s'est montré quelque peu réticent en donnant ses renseignements sur le genre d'échappatoires et de contrebande que cette mesure doit régler.

Si l'on pense qu'il y a contrebande à cause des larcins perpétrés dans les ports, comment pense-t-on pouvoir éliminer ces larcins ou la contrebande en rendant le capitaine d'un navire responsable des droits de douanes? Le gouvernement et le ministre donnent-ils maintenant au capitaine d'un navire qui est financièrement tenu responsable, le droit d'insister sur le genre de sécurité qu'il faut appliquer, dans les entrepôts de douanes sous caution ou sur les docks qui relèvent du Conseil des ports nationaux ou de tout autre commissaire des ports au Canada? L'a-t-on pensé ou bien le ministère du Revenu national a-t-il simplement dit que c'était le problème de quelqu'un d'autre, qu'il allait juste insister pour percevoir les droits? Est-ce là ce qu'on essaye de faire pour tenter d'empêcher la contrebande? Après tout, qu'est-ce que faire de la contrebande si ce n'est introduire des biens dans un pays sans payer les droits de douanes et autres taxes justes qui peuvent être prélevés.

Pourquoi le ministre du Revenu national ne revient-il pas plus en arrière pour dire que l'expéditeur, le propriétaire des biens seront responsables? Le capitaine d'un avion venant de l'étranger, un avion de transport ou même un avion de passagers transportant des biens par express, tombe-t-il dans la même catégorie que le capitaine d'un navire? Le capitaine d'un avion venant de l'étranger a également une déclaration d'expédition aux fins de douane couvrant les biens que l'avion transporte. La responsabilité de prouver que les biens ne sont jamais entrés à bord de son avion lui incombera-t-elle de la même façon que le capitaine d'un navire?

Lorsque des containers de marchandises sont chargés à Hambourg, on établit un document qui en énumère le contenu. Mais comment le capitaine du navire peut-il le connaître? Les containers peuvent être débarqués à Hali-

Loi sur les douanes

fax, Montréal, Toronto, Vancouver, ou à n'importe quel autre port équipé pour leur manutention, pour être acheminés vers un entrepôt de douane proprement dit. Le capitaine du navire peut-il assurer la sûreté des marchandises à l'intérieur des containers? Pour être exempté des droits de douane qui lui seront maintenant imposés, le capitaine du navire doit prouver par écrit que les marchandises n'ont jamais été débarquées. Je ne sais pas comment le capitaine du navire parviendra à assurer que les marchandises ont bien été chargées au port d'origine et sont disparues entre les quais et l'entrepôt de douane. Les marchandises sont débarquées à l'entrepôt, non sur les quais; aussi, qui garantit la sûreté de ces marchandises?

● (1230)

Je vais demander au ministre de définir la responsabilité. S'agit-il simplement pour le ministère du Revenu national d'économiser ce demi-million de dollars par année? Si tel est le cas, le ministre songera-t-il alors aux frais additionnels qui seront imposés aux importateurs—les frais supplémentaires des vieux cautionnements qui incidemment sont tous des frais additionnels de transport et sont payés par les consommateurs canadiens.

A moins qu'il n'y ait une meilleure solution, je trouve difficile d'accepter l'exigence administrative de ce degré de responsabilité absolue imposée au capitaine du transporteur, maritime ou aérien. A en juger par les explications du ministre, tout ce qu'on trouve pour compenser la perte éventuelle d'un revenu éventuel en droits de douane d'un demi-million de dollars ou plus, c'est d'exposer les consommateurs canadiens à une augmentation plus considérable du prix des marchandises importées par transport maritime et peut-être aérien. Quelle est la justification de cela? Pourquoi demander aux consommateurs canadiens d'agir ainsi? C'est un bill qui semble très anodin et simple.

Le ministre a déclaré qu'à la suite d'une décision de la Cour fédérale, le capitaine n'est nullement responsable des droits de douane. Cela ne justifie nullement, à mon avis, l'exagération de ce projet de loi. Je pense qu'il y a des moyens meilleurs et plus souples de le faire. Toutefois, si le ministre peut signaler les dangers de cette façon de procéder qui peut donner lieu à des abus, je pourrais changer d'idée, mais d'après les renseignements obtenus à la Chambre, je signale au ministre que ce bill a une portée administrative grandement exagérée. S'il faut empêcher la contrebande et le chapardage, le ministre devrait alors persuader ses collègues chargés de la sécurité des ports d'adopter de meilleures mesures—en d'autres mots, se mettre à l'œuvre et réprimer particulièrement le chapardage.

La situation s'est peut-être assainie à Montréal, et je l'espère, mais il fut un temps pas si lointain où les compagnies de navigation internationales avaient pris ce port en grippe à cause de son manque de sécurité. Le vol de marchandises s'y était généralisé et les journaux ne faisaient qu'en parler. Nulle part ailleurs le système de surveillance n'était aussi relâché et nombre de gens tiraient du chapardage un revenu alléchant. J'espère que ce problème a été résolu, car à mon avis, les ports canadiens ne devraient pas passer pour des points de destination dangereux. Si nous devons établir une solide réputation commerciale, ce qui est souhaitable si nous désirons un accroissement des échanges commerciaux avec le Canada, il importe d'assurer la sécurité de nos ports.

Ceci dit, je voudrais entendre le ministre expliciter en comité plénier le pourquoi de cette mesure. Je suis tout à fait disposé à collaborer avec le ministre pour lui permet-