

*M. Doucet:*

Q. Je ne veux pas parler de cette affaire, mais de l'enquête au sujet du *Mulhall* ce matin. Il m'a semblé que quelques renseignements seraient utiles au comité en vue des recommandations qu'il aura à faire. Lorsque l'on expédie à un port étranger de la boisson qui n'est pas en entrepôt à partir d'Halifax, par exemple, vous exigez un cautionnement, n'est-ce pas?—R. Oui. C'est exigé par la Loi des douanes, par une modification apportée à la Loi des douanes il y a quelques années.

Q. Et ce cautionnement n'est pas remis tant que le certificat de débarquement du port de destination n'a pas été produit?—R. Non.

Q. Lorsqu'un vaisseau tel que le *Mulhall* reçoit un congé sur le dépôt d'une amende de tant pourvu que la cargaison de boisson soit transportée à un port étranger, vous demandez au capitaine de signer un engagement de la débarquer à ce port?—R. Oui. Ce cautionnement d'une compagnie de garantie est requis par la loi et doit être fourni lors du dédouanement de la boisson. Pour les boissons qui passent en transit allant par exemple de la Grande-Bretagne à la Havane, et qui arrêtent à Halifax, je ne sais pas que nous ayons l'autorisation de faire payer un cautionnement, mais nous faisons signer un engagement de produire dans la suite un certificat de débarquement.

Q. Croyez-vous qu'il faudrait amender la loi?—R. Oui, je le crois.

Q. Lorsqu'un navire parti d'un port européen en destination de Nassau arrête à Sydney, à Halifax ou à Canso et s'écarte de sa route, mais prétend aller à Nassau, doit-il, avant de recevoir son congé, fournir un cautionnement pour garantir le débarquement de la boisson dans le port étranger?—R. C'est une chose difficile à exiger. Il y a bien des transactions légitimes dans l'expédition des marchandises en transit au Canada. On en expédie qui viennent de Grande-Bretagne en route pour la Chine ou le Japon ou d'autres pays. Ces marchandises traversent le Canada ou arrêtent à quelque port de douane. Le public trouverait peut-être que nous gênons la navigation si nous insistions sur un cautionnement de la part d'une compagnie de garantie.

Q. Il n'y aurait pas d'embarras sérieux si la boisson se rendait à son lieu de destination tout droit, mais si un bateau fait escale à Halifax ou à un autre port canadien pour prendre des provisions et pour faire des arrangements au sujet du débarquement de sa cargaison loin du littoral canadien, alors, le cautionnement obligatoire servirait certainement les intérêts du Ministère.—R. Oui

*Le président:*

Q. Le cautionnement ne devrait être remboursé que sur remise du certificat de déchargement?—R. Oui.

*M. Doucet:*

Q. Et non sur production d'une lettre rédigée par un écolier de Boston ou d'ailleurs?—R. Ils ne pourraient pas obtenir de certificat de déchargement aux Etats-Unis. Cette cargaison prendrait une autre route.

Q. Lorsque la *Mulhall* quitta le port, elle se proposait de violer les lois des Etats-Unis?—R. Je ne sais trop quelle était sa destination en partant de Halifax; elle avait probablement pris son congé pour Nassau.

*Le président:*

Q. A destination d'un endroit situé à quelque treize milles des côtes américaines?—R. C'est là qu'elle s'est rendue, mais elle était censée se rendre à Nassau.

M. DOUCET: Elle s'arrêta à treize milles au nord-est de l'île Thatcher. C'est tout.

L'hon. M. STEVENS: M. Ferminger est-il ici?

Le GREFFIER: Il a dit qu'il serait ici cet après-midi, monsieur.