

*Loi sur les douanes*

des navires en vérifiant la déclaration écrite remise par le capitaine.

Cependant, au début des années 60, une nouvelle notion de la navigation, du matériel et des techniques furent mis sur pied au point où il arrivait souvent que des navires repartent douze heures après leur arrivée. Étant donné le nombre croissant de navires qui accostent sur les côtes canadiennes, la vérification détaillée de chaque navire devint tout à fait infaisable pour la douane, et impossible sur le plan économique pour les compagnies de navigation. C'est pourquoi il y a environ dix ans, la douane cessa de vérifier la cargaison en regard des déclarations écrites qui lui étaient remises, et commença à accepter le rapport du capitaine et sa déclaration comme une description exacte des marchandises qui avaient été embarquées dans des ports étrangers et qui seraient débarquées au Canada sur paiement des droits et taxes applicables.

Depuis lors, un nombre croissant d'écarts sont apparus entre les quantités de marchandises figurant sur les déclarations d'entrée et celles par la suite présentées aux bureaux des douanes, ces dernières étant presque invariablement inférieures aux premières. C'est-à-dire que des marchandises figurent sur la déclaration d'entrée du navire comme ayant été chargées dans un port étranger mais n'arrivent pas au quai ou à l'entrepôt des douanes au Canada. Toutes les marchandises figurant sur la déclaration d'entrée sont considérées comme ayant été importées et, que ces marchandises dites «manquantes» soient livrées irrégulièrement aux consignataires ou à d'autres, ou qu'elles aient été tout simplement chipées, elles doivent, de par la loi, être considérées au chapitre des recettes.

Le ministère possède de plus en plus de preuves que des quantités croissantes de marchandises pour lesquelles les compagnies de navigation envoient des certificats de «marchandises manquantes» finissent par apparaître dans le commerce local. C'est pourquoi les douanes ont donné des directives exigeant des compagnies de transport qu'elles payent des droits et des taxes sur les marchandises manquantes des chargements de leurs navires sur la base des déclarations d'entrée de marchandises débarquées au Canada présentées par le capitaine. Beaucoup de compagnies de navigation ont maintes et maintes fois réussi à se dérober à ces demandes de paiement parce que, sans pouvoir vérifier les cargaisons au moment du débarquement, les douanes ne peuvent prouver que les marchandises inscrites sur la déclaration du capitaine ont en fait été débarquées au Canada et parce que le capitaine ne peut être légalement tenu comptable auprès des douanes du contenu de son rapport.

La position des douanes face aux demandes de paiement de droits sur les marchandises manquantes à la sortie des navires a été clarifiée en juin 1972, dans une décision de la Cour de l'échiquier du Canada rendue par le juge Dumoulin et selon laquelle la loi sur les douanes ne tient pas le capitaine d'un navire responsable de sa déclaration de marchandises entrant au pays. Cette décision a poussé les fonctionnaires de mon ministère à mener une enquête d'un bout à l'autre du pays sur tous les aspects de la question dans les principaux ports, enquête qui a révélé que l'article 11 de la loi sur les douanes est nettement inefficace comme instrument législatif face aux nouveaux moyens rapides de transport maritime en grandes quantités.

La modification proposée est conforme aux contrôles bien établis de l'entrée des marchandises par voie aérienne, ferroviaire et routière; le transporteur est tenu responsable de la cargaison jusqu'à ce qu'elle soit livrée aux entrepôts temporaires des douanes où l'importateur

viendra la chercher plus tard. Comme dans le cas des autres moyens de transport, on propose d'exiger que les compagnies de navigation déposent une garantie d'exécution égale au montant moyen des droits et impôts sur leurs cargaisons. Cette mesure assurera non seulement le paiement des droits et impôts impayés sur les effets énumérés sur la déclaration d'entrée, mais permettra également aux compagnies de transport maritime de naviguer sans délai.

La plupart des compagnies de transport maritime internationales rejettent toute responsabilité pour les cargaisons après leur arrivée au Canada et ne tiennent nullement à savoir ce qui en advient au-delà du point d'arrivée. Pour plusieurs raisons, il est impossible, au cours d'une période donnée, de calculer les pertes douanières dues aux «manquants». Par exemple, il arrive souvent qu'une partie de la cargaison soit gardée à bord jusqu'à ce que le navire atteigne un autre port étranger, d'où elle peut revenir au Canada par un autre moyen de transport, une fois les droits acquittés.

Toutefois, nos études ont démontré que dans l'une des six régions douanières, les droits et impôts dus pour marchandises manquantes se chiffraient presque à \$130,000 pour l'exercice financier 1971-1972, et dans une autre région les sommes non payées dépassaient \$200,000. Avec la réinstallation de contrôles douaniers efficaces grâce à la modification proposée, nous avons l'intention d'éliminer ou du moins de réduire radicalement ces pertes de revenu.

Nous avons étudié à fond toutes les solutions qu'on pouvait envisager à l'égard de la proposition que nous étudions aujourd'hui. Nous en avons conclu qu'il n'y avait que trois solutions possibles. Premièrement, les douanes devraient accepter sans question les déclarations des capitaines de navires ou de leurs agents. Deuxièmement, on pourrait appliquer les dispositions de l'article 8 de la loi sur les douanes en insistant pour que les navires restent à l'ancre jusqu'au dédouanement de la cargaison. Troisièmement, on pourrait réinstaurer des vérifications effectives de chaque cargaison quels que soient les frais et les conséquences des retards que cela peut entraîner. Aucune de ces solutions ne pourrait résoudre de façon satisfaisante le problème que j'ai mentionné.

La modification que je propose à la loi sur les douanes est destinée à décourager la contrebande et le chapardage et à confier la responsabilité des marchandises figurant sur le manifeste du navire, à la personne qui fait cette déclaration. Elle rendra aux Douanes canadiennes les moyens voulus pour s'acquitter de leurs responsabilités, et rendra aux Canadiens les recettes dûment perçues sur lesquelles nous comptons pour le plus grand bien de tous. Pour ces raisons, je demande à la Chambre d'approuver le bill.

● (1220)

**L'hon. Marcel Lambert (Edmonton-Ouest):** Monsieur l'Orateur, comme le ministre l'a clairement indiqué, ce bill vise à régler certaines questions d'ordre administratif qui relèvent de la loi sur les douanes et, je pourrais dire également, de la loi sur l'accise, parce qu'il y a une petite phrase du bill disant que toutes les marchandises qui relèvent de la responsabilité du capitaine en vertu de la loi sur les douanes seront également réputées avoir été importées par lui et seront soumises à la taxe d'accise. Ne laissons pas passer cela sans poser de questions.

Je ne partage pas l'enthousiasme du ministre quant à la nécessité de tenir le capitaine d'un navire entièrement responsable. Il peut très difficilement se soustraire à ces responsabilités. Du point de vue administratif, je n'arrive