

la seule que je puisse donner. Le but est simplement de s'assurer que la pièce de rechange doit atteindre le but désigné, c'est-à-dire servir pour ce genre de machine en particulier et non pas entrer au pays comme étant destinée à cette machine et servir à un autre but.

M. COOTE: Est-ce qu'un coussinet de roue destiné à une pompe à incendies peut constituer ou non une pièce de rechange complète? Parfois nous avons des plaintes de gens, dans tout le pays, au sujet de ce qu'ils croient être les décisions arbitraires du ministère des Douanes et qu'ils ne peuvent pas faire accorder avec la loi des douanes, telle qu'ils la lisent. Je pensais que le ministre pourrait donner une explication exacte de ce que cela signifie.

L'hon. M. RHODES: Je crains ne pas pouvoir donner d'explications supplémentaires.

M. YOUNG: Je comprenais que l'interprétation jusqu'ici donnée à ce terme: "pièce complète" signifiait une pièce prête à poser et ne demandant pas d'autre préparation. Cependant, le département lui a récemment donné une nouvelle interprétation; ce qui a fermé nos portes à des pièces qui devraient entrer ici au plus bas tarif.

L'hon. M. RHODES: Je n'ai pas appris qu'il y ait eu un changement dans l'application faite par le ministère. Les fonctionnaires doivent, chaque jour, prendre des décisions au sujet de centaines d'articles, mais jusqu'ici le système administratif n'a pas changé, que je sache.

M. YOUNG: L'honorable député de Lisgar n'est pas à son siège, mais il a dans le moment en sa possession, une plainte disant qu'une roue est refusée par les douanes, parce qu'un certain attachement qui devrait s'y trouver n'y est pas. Il me semble qu'une roue constitue une pièce de rechange complète.

L'hon. M. RHODES: Cela peut être vrai, mais il ne s'ensuit pas que ce soit là une nouvelle méthode d'interprétation. Je n'ai aucun doute que ce cas en particulier n'ait été réglé conformément à la pratique suivie dans le département depuis nombre d'années. Mais si mon honorable ami a à l'esprit un cas particulier, et s'il veut bien me communiquer les détails, je verrai à ce qu'une enquête soit tenue pour prouver que je n'ai pas tort de croire que la façon d'administrer les choses n'a pas été changée.

M. GERSHAW: Le ministre peut-il nous donner une autre définition du mot outillage? Est-ce que cela s'appliquerait simplement aux pièces amovibles, ou est-ce que cela inclurait les filtres, les pulvérisateurs, les évaporateurs

et appareils de ce genre que l'on utilise dans une usine?

L'hon. M. RHODES: D'après ce que l'on me dit, le département de la Douane, aujourd'hui et dans le passé, a toujours interprété le mot outillage comme désignant quelque chose qui a des pièces mobiles, et non des pièces amovibles.

(Le numéro est adopté.)

Le numéro 424a du tarif est adopté.

Le numéro 427d du tarif est adopté.

Le numéro 428e du tarif est adopté.

Le numéro 428f du tarif est adopté.

Le numéro 434 du tarif est adopté.

Le numéro 434a du tarif est adopté.

Le numéro 434b du tarif est adopté.

Le numéro 435 du tarif est adopté.

Le numéro 438f du tarif est adopté.

Le numéro 4401 du tarif—Aéronefs et leurs pièces achevées, à l'exclusion des moteurs, suivant les règlements prescrits par le ministre: tarif de préférence britannique, en franchise: tarif intermédiaire, 25 p. 100; tarif général, 27½ p. 100.

M. COOTE: Avons-nous des fabricants d'avions au Canada?

L'hon. M. RHODES: Je crois que nous en avons quelques-uns, mais, en somme, ce sont plutôt des usines d'assemblage.

M. COOTE: Je demanderai au ministre de faire disparaître les droits sur les avions.

L'hon. M. RHODES: C'est ce que nous faisons en ce moment.

M. COOTE: Sur les machines importées d'Angleterre seulement.

L'hon. M. RALSTON: Et d'après certains règlements.

M. COOTE: Des aviateurs canadiens expérimentés, qui ont fait partie du service d'aviation du Canada m'ont dit que les machines qui conviennent le mieux au service aérien au Canada sont actuellement fabriquées surtout aux Etats-Unis et non en Angleterre. A mon sens, les règlements actuels du tarif nuisent à l'aviation au Canada. Je ne connais aucune usine importante qui fabrique des avions au pays en ce moment. Nous n'avons que quelques usines d'assemblage dont les portes sont fermées la plus grande partie du temps; lorsqu'elles obtiennent une commande, elles ouvrent leurs portes et engagent des ouvriers, me dit-on, pour quelques jours ou quelques semaines, mais le produit de ces usines se vend, en conséquence, à un prix beaucoup plus élevé. Si je ne me trompe, bien peu de machines sont importées d'Angleterre, si ce n'est par le département de la Défense nationale. J'ignore si ces machines sont ou non frappées d'un droit;