

[Text]

• 1540

The Chairman: If I may, we will welcome the other members who have just joined us. We are now questioning the Minister as she has to leave soon, but the officials will be staying. We now go to the Official Opposition. Mr. Guilbault.

Mr. Waddell, did you have a point of order?

M. Waddell: Pourquoi la ministre doit-elle quitter? C'est un Comité très important.

The Chairman: You can question her. You will have your time. You will have your 10 minutes of questions, and then we will go back to five minutes for other members. If you then have other questions, you can go back.

Mme McDougall: J'ai aussi une réunion avec un autre comité. Mais, je resterai ici aussi longtemps que possible.

The Chairman: Thank you. Mr. Guilbault.

M. Guilbault (Saint-Jacques): Merci, madame la présidente.

Je voudrais revenir sur cette question d'assurance que la dame d'en face a soulevée il y a quelques minutes. Je me réfère à la lettre de *Salomon Brothers*, datée du 11 août 1986. Cette lettre dit, entre autres:

La seule disposition importante de la déclaration d'intention qui ne sert pas les objectifs de l'État . . .

J'attire votre attention sur ces mots!

. . . et n'est pas conforme à la pratique commerciale habituelle est celle qui prévoit le partage des risques au cas où il serait «économiquement impossible d'obtenir de l'assurance».

On souligne aussi que:

cette disposition découle du précédent établi dans la transaction portant sur la de Havilland.

Je veux poser à M^{me} la ministre des questions différentes de la personne qui m'a précédé. Je veux parler du principe même de la vente, par l'Etat, d'une société, et du fait d'être responsable pour l'assurance, par la suite. Était-ce une condition posée par la Bombardier? Ou, de façon générale, comment se fait-il qu'on ait fait de même dans le cas de la de Havilland? Comment se fait-il que le gouvernement vende un actif et que les contribuables aient encore une responsabilité financière après la vente?

Mme McDougall: La négociation s'applique seulement aux produits actuels et non pour les nouveaux produits.

It is a part of any negotiating process that there are conditions on both sides and . . . [Technical Difficulty—Editor] . . . would not be totally responsible for insurance on products developed while we were the owner; any new products that come on the market we have no ongoing liability for. Insurance, as you know, is a major consideration now within the aerospace industry, as in other industries. Where this might be regarded as unusual in a commercial transaction, I believe the way trends are going in the real world, this is becoming more of a factor as insurance is becoming more

[Translation]

La présidente: Permettez-moi de souhaiter la bienvenue aux membres du Comité qui viennent d'arriver. Nous posons des questions à la ministre, puisqu'elle doit nous quitter bientôt, mais ses collaborateurs peuvent rester. Nous passons maintenant à l'Opposition officielle. Monsieur Guilbault.

Monsieur Waddell, vous voulez invoquer le Règlement?

Mr. Waddell: Why does the Minister have to leave soon? This is a very important committee.

La présidente: Vous pouvez lui poser des questions. Vous avez tout le temps voulu. Vous aurez droit à dix minutes et ensuite nous passerons aux tours de cinq minutes. Si vous avez encore des questions à poser, vous pourrez le faire.

Mrs. McDougall: I have a meeting with another committee. However, I will stay as long as possible.

La présidente: Merci. Monsieur Guilbault.

Mr. Guilbault (Saint-Jacques): Thank you, Madam Chairman.

I would like to go back to the insurance question that my colleague opposite raised earlier. I am referring to the letter from *Salomon Brothers*, dated August 11, 1986. It says in part:

The only important clause in the letter of intent that does not serve public aims . . .

I would like to emphasize those words!

. . . and does not conform to normal business practices is the clause contemplating the sharing of risks in the case it is "economically impossible to obtain insurance".

It says also:

that clause derives from a precedent established at the time of the de Havilland deal.

The questions I will ask, Madam Minister, are different from the ones asked up to now. I would like to talk about the very principle of the sale by the government of a company and the ensuing liability in terms of insurance. Was that a condition made by Bombardier? Generally speaking, how come the same thing happened in the case of de Havilland? How come the government sells an asset in such a way that taxpayers still have a financial liability after the sale?

Mrs. McDougall: What was negotiated applies only to present products and not new ones.

Dans tout processus de négociation il y a des conditions posées par les deux parties et [Difficultés techniques—Éditeur] . . . ne seraient pas responsables entièrement de l'assurance des produits fabriqués quand nous étions les propriétaires. Nous n'aurons aucune responsabilité quant aux nouveaux produits qui seront désormais mis sur le marché. Comme vous le savez, dans le secteur aérospatial, l'assurance est un élément très important, comme dans d'autres secteurs. Même si cela peut sembler singulier lors d'une transaction commerciale, je pense que la tendance est telle actuellement