

L'hon. Otto E. Lang (ministre des Transports): Les navires qui ne sont pas immatriculés au Canada et qui naviguent dans l'une des 16 zones de contrôle de la sécurité de la navigation dans lesquelles les eaux de l'Arctique canadien sont divisées en termes de la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques sont tenus de se conformer au Règlement sur la prévention de la pollution des eaux arctiques par les navires et au Règlement sur la prévention de la pollution des eaux arctiques établis en vertu de cette loi. Le premier de ces règlements contient des prescriptions détaillées concernant la construction, l'équipement, l'armement en hommes et la navigation. Pour indiquer cette conformité, un inspecteur de navires peut délivrer un certificat de prévention de la pollution des eaux arctiques, mais ce certificat peut être délivré par un expert exclusif d'une société de classification si le navire est dans des eaux étrangères avant d'entrer dans l'Arctique. Un agent de prévention de la pollution peut monter à bord de tout navire pour s'assurer que ce dernier est conforme à la loi lorsqu'il se trouve dans l'une des zones de contrôle. Les navires font rapport au Système de contrôle du trafic de l'Arctique canadien (NORDREG Canada) dont la base est à Frobisher Bay. Cette procédure est actuellement facultative, mais on envisage sérieusement de la rendre obligatoire.

Le Règlement sur la prévention de la pollution des eaux arctiques stipule le montant jusqu'à concurrence duquel est engagée la responsabilité de tous les navires entrant dans l'Arctique. Lorsqu'un navire doit transporter plus de 2,000 tonnes d'hydrocarbures, une preuve de solvabilité doit être envoyée au ministère des Transports avant le début du voyage projeté dans les eaux arctiques, afin que les recours au tiers pour dommage ou frais de nettoyage puissent être satisfaits.

C.-B.—LES AVIONS ET LES HÉLICOPTÈRES

Question n° 198—M. Friesen:

1. Combien d'hélicoptères et d'avions la Division des services de vol du ministère des Transports a) possède-t-elle, b) loue-t-elle et (i) pour qui et (ii) de qui et à quels frais, en Colombie-Britannique?

2. a) Où se trouvent les bases de chaque Division des services de vol en Colombie-Britannique, b) combien d'avions et d'hélicoptères y a-t-il à chacune de ces bases, c) combien de personnes travaillent à chacune d'elles?

3. Y a-t-il, en Colombie-Britannique, une base centrale pour réparer ces hélicoptères et avions?

4. a) Combien y a-t-il d'avions et d'hélicoptères à la base de Prince Rupert (C.-B.), b) quelles sont les capacités et les caractéristiques de ces appareils?

5. a) Combien de fois chaque hélicoptère basé à Prince Rupert a-t-il été retiré du service pour être remis en état en (i) 1970 (ii) 1971 (iii) 1972 (iv) 1973 (v) 1974 (vi) 1975 (vii) 1976 (viii) 1977, b) dans chaque cas, pour combien de temps?

6. a) Après combien d'heures de vol en moyenne procède-t-on à la remise en état de chaque modèle d'avion ou d'hélicoptère à la base de Prince Rupert, b) à quels intervalles le fabricant de chaque type d'équipement recommande-t-il une remise en état?

7. La Garde côtière canadienne a-t-elle recours aux services de la Division des services de vol et, dans l'affirmative, a) à quelle fréquence, b) à quelles fins, c) s'agit-il d'un contrat de location ou de prêt?

8. Combien d'heures supplémentaires ont été accumulées par a) le personnel permanent, b) le personnel à contrat (i) préposés à l'entretien (ii) préposés à l'ingénierie (iii) pilotes (iv) gestionnaires en 1973, 1974, 1975, 1976 et 1977 à la base de Prince Rupert?

9. A combien s'est élevée la rémunération des heures supplémentaires dans chaque poste, catégorie et année mentionnés à la question qui précède?

10. Combien ont coûté les repas servis aux équipages et aux passagers des avions décollant de la base de Prince Rupert en a) 1973, b) 1974, c) 1975, d) 1976, e) 1977?

Questions au Feuilleton

11. La Division des services de vol utilise-t-elle des hélicoptères Sikorski 61 basés à Prince Rupert et, dans l'affirmative, a) combien, b) quand chaque appareil a-t-il été acheté ou loué, c) combien de fois chaque appareil a-t-il été remis en état ou a-t-il subi d'importantes réparations entre la date d'achat ou de location en décembre 1977, et (i) à quelles dates a-t-on procédé à une inspection ou remise en état (ii) combien d'heures de vol chaque appareil a-t-il effectuées avant chaque réparation (iii) à chaque occasion, combien de temps l'appareil n'a pas été utilisé à cause des réparations (iv) combien a coûté chaque remise en état jusqu'en décembre 1977?

12. Les frais de remise en état des appareils Sikorski de Prince Rupert ont-ils dépassé \$5,000 et, dans l'affirmative, à combien de reprises et pourquoi?

13. Les travaux de réparation, d'entretien, d'amélioration etc. effectués sur les appareils mentionnés dans la partie 12 ont-ils été faits dans la province de la Colombie-Britannique et, dans la négative, a) combien de fois ont-ils été effectués à l'extérieur de la province, b) pourquoi, c) où ont-ils été effectués dans chaque cas, d) quels ont été les frais entraînés par le transport de l'avion pour l'aller et le retour, ainsi que pour les membres de l'équipage, e) dans chaque cas, combien de temps a nécessité le transport de l'avion hors de la province?

14. a) Qui détient le contrat de mise en état des appareils mentionnés dans la partie 12, b) le contractant fait-il effectuer certains travaux par d'autres et, dans l'affirmative, par qui et de quels travaux s'agit-il?

15. a) Combien de mécaniciens d'hélicoptères compétents la Division des services de vol emploie-t-elle en Colombie-Britannique et où travaillent-ils, b) chaque section emploie-t-elle des ingénieurs attitrés pour les travaux d'entretien et, dans la négative, (i) pourquoi (ii) quelles sections ont été privées de ces services, de façon temporaire ou permanente, en 1973, 1974, 1975, 1976 et 1977?

16. Dans chaque section de la Division des services de vol de la Colombie-Britannique, combien de fois a-t-on remplacé le chef de section en a) 1973, b) 1974, c) 1975, d) 1976, e) 1977 et, dans chaque cas, pourquoi?

17. a) Combien de pilotes travaillent à la base de Prince Rupert en (i) 1973 (ii) 1974 (iii) 1975 (iv) 1976 (v) 1977, b) combien ont remis leur démission, ont été transférés ou ont quitté pour d'autres raisons?

18. Quelle est la proportion représentée par les pilotes par rapport aux mécaniciens dans la province de chaque section de la Division des services de vol?

19. Ces pilotes ont-ils chacun toutes les compétences nécessaires à la bonne manœuvre des hélicoptères Sikorski pour exploiter à fond toutes les possibilités de l'appareil, à partir de la date d'achat ou après toute réparation d'importance des appareils de la base de Prince Rupert (C.-B.) et, dans la négative, combien de pilotes sont a) qualifiés, b) non qualifiés?

20. Quel est le rôle primordial des appareils Sikorski?

21. Les ministres du Cabinet voyageant en Colombie-Britannique se sont-ils servi de ces appareils en 1974, 1975, 1976, 1977 et, dans l'affirmative et dans chaque cas, a) à combien de reprises, b) quelle a été la durée de chaque vol, c) de quel ministre s'agissait-il, d) quel était l'objet du voyage, e) quel était le lieu de (i) départ (ii) destination, f) existait-il d'autres moyens de transport, g) quel est le nom de tous les autres voyageurs dans chaque cas?

L'hon. Otto E. Lang (ministre des Transports):

1. a) 11.

b) Aucun.

(i) et (ii) Non disponible.

2.

	Vancouver	a) Bases Prince-Rupert	Victoria
b) Avions/ hélicoptères	5	1	5
c) Personnel	9	11	16

3. Non.

4. a) 1 hélicoptère.

b) Le Sikorski S61N peut transporter jusqu'à 5,000 lb de fret ou 26 passagers. Son autonomie est de quatre heures.

5. a) et b) Aucun dossier ne couvrait le sujet avant 1973. Depuis 1973 voir la partie 11 ci-après.

6. a) Le programme d'inspection et d'entretien à intervalles réguliers du S61N prévoit une inspection toutes les 1,200 heures de service, tandis que l'hélicoptère, dans le cadre du programme de grande inspection, est révisé après 9,000 heures