

Questions au Feuilleton

2-3-4 et 5. En vertu de la partie II de la loi sur l'aéronautique, cette question relève de la Commission canadienne des transports. Les 4 et 5 décembre 1972, le Comité des transports aériens a mené une enquête et, le 22 février 1973, rendu l'ordonnance n° 1973-A-61, exigeant que la compagnie contre qui la plainte avait été déposée cesse immédiatement l'exploitation, jugée contraire à l'ordonnance générale 1972-3 Air, et expose les raisons pour lesquelles sa licence ne devrait pas être annulée ou suspendue.

L'ÉCHOUE DU IRISH STARDUST

Question n° 905—M. Clarke (Vancouver Quadra):

1. Le *Irish Stardust* qui s'est échoué en janvier 1973 près d'Alert Bay (Colombie-Britannique), entraînant un déversement important de mazout, avait-il à son bord un pilote de rade?

2. Dans quelle région des eaux côtières occidentales un navire est-il tenu d'avoir à bord un pilote de rade?

3. Quel est le tonnage maximum des navires qui ne sont pas tenus d'avoir à leur bord un pilote de rade?

4. Le pilote, si pilote il y avait, ou le capitaine ne s'est-il pas rendu compte qu'il y avait une brèche dans son navire après qu'il a été remis à flot et qu'il a mis le cap sur Victoria?

5. Qui a ordonné que le navire fasse route vers Victoria?

6. A combien évalue-t-on les frais de nettoyage?

7. Quelles garanties ont été déposées en compensation des frais et de toutes pertes ou dommages causés par cet accident?

L'hon. Jean Marchand (ministre des Transports): 1. Oui. Deux pilotes se trouvaient à bord comme l'exige l'ordonnance du district lorsque les services d'un pilote sont requis pour une période excédant huit heures consécutives pour un navire faisant route à destination ou en provenance d'un point quelconque situé au nord du 50° degré de latitude nord.

2. Tout navire est tenu d'avoir un pilote à son bord dans toutes les eaux côtières de la province de Colombie-Britannique.

3. Tous les navires sont assujettis au pilotage obligatoire, à l'exception des navires appartenant à Sa Majesté; navires du gouvernement excepté ceux confiés à l'exploitation et à la gestion d'un organisme de Sa Majesté; navires immatriculés dans un pays du Commonwealth assurant des opérations de sauvetage; navires immatriculés dans un pays du Commonwealth et faisant la navette entre des ports d'une même province ou utilisés dans un seul port ou havre; navires assurant la navette entre tout port de la province de Colombie-Britannique et le port de San Francisco ou tout port des États-Unis sur la côte du Pacifique situé au nord de San Francisco et entre tout port de Colombie-Britannique et tout port de l'État d'Alaska; navires immatriculés dans un pays du Commonwealth ne dépassant pas deux cent cinquante tonnes au registre; navires entrant dans un port pour s'y abriter; navires immatriculés dans un pays du Commonwealth et s'adonnant à la pêche.

4. Oui. Les deux pilotes et le capitaine savaient que le navire avait une brèche.

5. Le capitaine. Après avoir consulté les agents de la compagnie.

6. Environ \$275,000.

[M. Marchand (Langelier).]

7. Si on n'aboutit pas à un arrangement à l'amiable pour le règlement des frais de nettoyage, le navire sera soumis à un droit de rétention.

LES MISES À PIED AVANT LA SIGNATURE DE CONVENTIONS COLLECTIVES

Question n° 910—M. Forrestall:

1. Le gouvernement met-il à pied certaines catégories de personnel régies par des conventions collectives immédiatement avant la signature de ces conventions et, dans l'affirmative, pour quelle raison?

2. Ces employés perdent-ils le bénéfice de la rétroactivité lorsqu'ils sont régis par de telles conventions collectives, du fait qu'ils n'étaient plus employés au moment où ces conventions ont été signées et, dans l'affirmative, pour quelle raison?

L'hon. C. M. Drury (président du Conseil du Trésor): 1. Le gouvernement n'a pas de politique ou de règle qui consiste à mettre des employés à pied immédiatement avant la signature d'une convention collective. Si de telles mises à pied se produisent, elles sont dues au manque de travail ou à la fin d'une fonction.

2. Tout employé mis à pied au cours de la période de rétroactivité aurait droit à un relèvement de son traitement, s'il demande son traitement rétroactif dans les six (6) mois suivant la date d'approbation de la révision en hausse de la rémunération.

INDUSTRIE ET COMMERCE—LE COÛT DU RAPPORT ANNUEL

Question n° 939—M. Andre:

1. Quels ont été les coûts de production, d'impression et de distribution du rapport du ministère de l'Industrie et du Commerce pour l'année financière terminée le 31 mars 1972?

2. Combien d'exemplaires de ce rapport ont été distribués?

M. Herb Breau (secrétaire parlementaire du ministre de l'Industrie et du Commerce): 1. Les coûts de production, d'impression et de distribution du rapport du ministère de l'Industrie et du Commerce pour l'exercice financier qui s'est terminé le 31 mars 1972 ont totalisé \$9,062.16.

2. Depuis le dépôt officiel du rapport le 22 janvier 1973, 3,000 des 15,000 exemplaires imprimés ont été distribués. La distribution se poursuit au rythme de 100 à 150 exemplaires par semaine en réponse à des demandes individuelles de renseignements sur le ministère. Le reste est conservé en vue de servir aux colloques industriels qui seront patronnés par le ministère au cours de l'année.

LES CONDAMNATIONS POUR CONDUITE EN ÉTAT D'IVRESSE

Question n° 949—M. Stackhouse:

1. En 1972, combien de personnes ont été reconnues coupables d'avoir conduit en état d'ébriété?

2. En 1972, combien de personnes a-t-on reconnues coupables d'avoir conduit pendant qu'elles n'étaient pas en pleine possession de leurs facultés?

3. En 1972, combien de décès a-t-on enregistrés à la suite d'accidents de la route?

4. Combien de personnes ont été blessées lors de ces accidents?

5. Combien de personnes reconnues coupables d'avoir conduit en état d'ébriété étaient âgées de moins de vingt et un ans?

6. Combien de personnes reconnues coupables d'avoir conduit pendant qu'elles n'étaient pas en pleine possession de leurs facultés étaient âgées de moins de vingt et un ans?