

[Text]

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): On page 4 we go back to the previous act, which was enacted when?

Ms. Martin: November, 1983.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): In clause 3 of the bill it says, "This Act applies in respect of aviation occurrences". Then there is subclause (a), and there is no problem there; but (b) reads, "in or over any place that is under Canadian air traffic control." Those words do not appear in the previous act. I assume that there is a factual reason for their inclusion in this legislation. Why are they in this legislation when they were not in the earlier act?

Ms. Martin: My understanding is that it broadens the scope in that our air traffic control facility covers part of the North Atlantic.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Were there any incidents, such as the Delta incident a couple of years ago, that prompted the inclusion of this language in this bill?

Ms. Martin: The reason for the language is to give greater clarity to the operation of the board and to the air space jurisdiction we have as a country. Perhaps the legal people have additional information.

Mr. Royer: My information is that there are some pockets, even in the northern part of the United States, where airplanes are handled through Canadian air traffic control. Since it is Canadian air traffic control that is involved, we felt that the board should have jurisdiction to investigate.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): The minister just referred to the North Atlantic, and I referred to an incident of not quite two years ago involving Delta Airlines. I believe there were two or three incidents. Did the present board investigate those incidents and, if so, has the report been made public?

Mr. Royer: I cannot answer your question, as I am not from the board.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Perhaps Mr. Thorneycroft, the chairman of the present board can.

Mr. K. J. Thorneycroft, Chairman, Canadian Aviation Safety Board: Certainly, with respect to the incident to which I believe you are referring and which occurred over the North Atlantic, that incident occurred in a part of air space that is under Canadian air traffic control. The Canadian Aviation Safety Board has investigated that incident and will be releasing a report on it very shortly.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Have you encountered any legal obstacles in investigating such incidents, although there is no reference in the present act to places under Canadian air traffic control?

Mr. Thorneycroft: Sir, we did not, and I suggest that the reason we did not is that we work very closely with the interna-

[Traduction]

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): À la page 4, on mentionne l'ancienne loi, qui a été adoptée quand?

Mme Martin: En novembre 1983.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Dans le projet de loi C-2, à l'article 3, il est écrit: «La présente loi s'applique à tout accident aéronautique survenu», puis on énumère les cas. Il n'y a aucun problème en ce qui concerne l'alinéa a), mais à l'alinéa b) ou peut lire ceci:» en tout lieu dont la circulation aérienne est sous contrôle canadien». Ces précisions ne figuraient pas dans la loi précédente. Je présume qu'une raison précise explique leur présence dans ce projet de loi-ci. Pourquoi, alors qu'elles ne se trouvaient pas dans la loi précédente?

Mme Martin: Je crois comprendre que c'est parce que notre contrôle aérien s'étend sur une partie de l'Atlantique nord.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): S'est-il produit un incident, comme celui du Delta il y a quelques années, qui expliquerait la présence de ces précisions dans l'actuel projet de loi?

Mme Martin: Ces précisions visent à mieux exposer le fonctionnement du Bureau et l'étendue de l'aire de juridiction que nous avons en tant que pays. Peut-être que les juristes peuvent fournir de plus amples renseignements.

M. Royer: D'après ce que je sais, il y aurait certains endroits, même dans la partie septentrionale des États-Unis, où la circulation des avions est prise en charge par les contrôleurs du Canada. Puisque tel est le cas, il nous semble que ce serait au Bureau de mener l'enquête.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Le ministre vient de faire allusion à l'Atlantique-Nord et j'ai évoqué un incident de la Delta Airlines qui s'est produit il n'y a pas tout à fait deux ans. Il me semble qu'il y avait deux ou trois incidents. Le Bureau actuel a-t-il fait une enquête là-dessus et, le cas échéant, le rapport a-t-il été rendu public?

M. Royer: Je ne peux pas répondre à votre question, étant donné que je ne fais pas partie du bureau.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Peut-être que M. Thorneycroft, président du Bureau actuel pourrait répondre.

M. K. J. Thorneycroft, président du Bureau canadien de la sécurité aérienne: En ce qui concerne l'incident auquel je pense que vous faites allusion et qui s'est produit au-dessus de l'Atlantique-Nord, je peux certainement vous répondre. Il s'est produit dans une partie de l'espace aérien assujéti au contrôle canadien de la circulation aérienne. Le Bureau canadien de la sécurité aérienne a fait une enquête sur cet incident et publiera son rapport sous peu.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Avez-vous rencontré des obstacles juridiques au cours de l'enquête sur de tels incidents, bien qu'il ne soit fait aucune allusion dans la loi actuelle à des lieux relevant du contrôle canadien de la circulation aérienne?

M. Thorneycroft: Non monsieur, et je pense que c'est parce que nous travaillons très étroitement avec l'Organisation de