

[Text]

**Mrs. Martin:** I am afraid that we do not have those facts with us.

**Mr. Mazowita:** I do not have with me any indication of the runup complaints, but last year I believe 51 fines were levied against air carriers for the violation of noise restrictions at Pearson and Dorval.

**Senator Graham:** Is there much of a difference? Obviously there have been more complaints at Pearson than at Dorval?

**Mr. Mazowita:** They are about equal, 26 at Pearson and 25 at Dorval.

**Senator Graham:** Perhaps I could go to page 24 of the minister's statement where she says:

By law, the first line of responsibility for aviation security in Canada rests with the air carriers and airport operators.

How do you differentiate between the responsibility of the air carriers and the airport operators? Where is the final line of determination or the final line of authority?

**Mrs. Martin:** They have different areas of responsibility that they act in. For instance, the air carrier provides the security, the screening systems as far as people entering the airport. Airport management has the responsibility of fencing, lighting, the authorization of people who have access to secure areas.

**The Chairman:** Personnel, cleaning women.

**Mrs. Martin:** It varies depending upon the point of security.

**Senator Graham:** For instance, when a passenger gets on the aircraft, does he or she become the responsibility of the aircraft owner and does that responsibility leave the airport authority?

**Mrs. Martin:** Once they are on board the aircraft, yes.

**Senator Oliver:** In keeping with your opening remarks, I will not propose an amendment of any kind. My question relates to section 14. Senator Stewart in his usual very thorough way has pretty well canvassed the question. There are a couple of points I would like to bring up. An overall reading of this bill gives me the impression that the legislation is designed to give the minister a great deal of discretion, so that these decisions will really be made by ministerial fiat, rather than by usual legislation which says it shall be lawful to do the following or you shall not be authorized to do the following if your licence has been cancelled. It is so filled with ministerial discretion I wonder why this particular method of drafting was used and what if anything it is trying to avoid. To give someone authority to withhold a Canadian aviation document in the public interest rather than saying, "If your license has been canceled for any reason you shall not have the right to start a new company or reapply for three years" would have been the other way of saying the same thing. What is the reason for doing it in this way?

**Mr. Mazowita:** The authority provided, this withholding of the suspension or cancellation of a Canadian aviation document in the public interest, is an extraordinary power that

[Traduction]

**Mme Martin:** Je crains de ne pas avoir ces chiffres sous la main.

**M. Mazowita:** Je n'ai ici aucun chiffre concernant les plaintes liées aux points fixes moteurs, mais il me semble me souvenir que l'an dernier 51 amendes ont été imposées aux transporteurs aériens pour infraction aux mesures d'atténuation du bruit à Pearson et à Dorval.

**Le sénateur Graham:** Y a-t-il une grande différence? Il doit y avoir eu davantage de plaintes à Pearson qu'à Dorval?

**M. Mazowita:** C'est à peu près égal: 26 à Pearson et 25 à Dorval.

**Le sénateur Graham:** Passons si vous le voulez bien à la page 25 de la déclaration, où la ministre dit:

«La loi porte que, la responsabilité première en matière de sécurité aérienne incombe aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéroport».

Comment distinguez-vous entre la responsabilité des transporteurs et celle des exploitants d'aéroport? Qui décide, qui tranche?

**Mme Martin:** Ils ont chacun leurs domaines de responsabilité. Par exemple, le transporteur aérien est responsable en matière de sécurité du système de détection pour ce qui concerne les personnes qui arrivent à l'aéroport. Les exploitants de l'aéroport sont responsables des clôtures, de l'éclairage, des autorisations d'accès aux zones de sécurité.

**Le président:** Le personnel, les femmes de ménage.

**Mme Martin:** Cela dépend de la zone de sécurité.

**Le sénateur Graham:** Par exemple, quand un passager monte à bord d'un aéronef, est-ce qu'il devient la responsabilité du propriétaire de la compagnie aérienne, et non plus de l'exploitant de l'aéroport?

**Mme Martin:** Une fois à bord de l'aéronef, oui, effectivement.

**Le sénateur Oliver:** Pour respecter l'esprit de votre déclaration liminaire, je ne proposerai aucune modification. Ma question porte sur l'article 14. Le sénateur Stewart, à son habitude, a passé la question au peigne fin. Il y a cependant quelques petites choses que je voudrais signaler. En lisant le projet de loi de bout en bout, j'ai le sentiment qu'il vise à donner énormément de discrétion au ministre, afin que les décisions puissent être prises par arrêté ministériel, plutôt que par la procédure législative habituelle, par la voie des règlements. Le ministre a un tel pouvoir discrétionnaire que je me demande pourquoi on l'a jugé nécessaire, et ce qu'on cherche à éviter par là. Donner à quelqu'un l'autorité de ne pas renouveler un document d'aviation canadienne, dans l'intérêt public, plutôt que de dire «si votre brevet a été annulé pour une raison quelconque, vous ne serez pas autorisé à lancer une nouvelle compagnie ou à faire une nouvelle demande pendant trois ans», comme on aurait aussi bien pu le faire. Pourquoi a-t-on choisi cette solution?

**M. Mazowita:** Ce pouvoir de suspendre, d'annuler ou de ne pas renouveler un document d'aviation canadien dans l'intérêt public est un pouvoir extraordinaire qui ne sera exercé que