

[Text]

therefore the existing legislation was not applicable to the flight attendant group.

The need for flight attendant duty time limitations was discussed during the meetings of the minister's advisory committee on flight duty time limitation. Notwithstanding that certain representatives on the advisory committee did not support the need to establish flight attendant duty time limitations, we recognize that this is an issue that should be further studied. To this end, a working group is being formed to review flight attendant duty time limitations.

Mr. Chairman, those are my comments. In closing, may I say that I and my officials would now be pleased to discuss any of the foregoing issues related to Bill C-5. Thank you.

The Chairman: Thank you very much, minister. I gather that all those who appeared before the house committee had their amendments accepted.

Mrs. Martin: Yes.

The Chairman: No one has appeared tonight in opposition to any of the sections, am I correct? There is no one who has appeared tonight, unless it is to reinforce the point they already made which succeeded before the house committee.

The Chairman: Senator Stewart.

Senator Stewart: In her statement, Mr. Chairman, the minister made reference to noisy aircraft. I am sure that is a term of art. It would be helpful to know just what it means. Is a DC-9 a noisy aircraft?

Senator Buchanan: If you are sitting in the back of it it is.

Senator Stewart: I am asking according to her definition. Is an ordinary 747 a noisy aircraft? Could you give us some guidance as to how you decide what a noisy aircraft is?

Mrs. Martin: Basically, we call it stage 2 or 3 aircraft. All stage 2 aircraft will be phased out by the year 2002. In that category is the DC-8 and the DC-9. The 747 would be a stage 3 aircraft, so it would be an allowable one.

I would turn to Grant Mazowita to add some of the others.

Mr. Grant Mazowita, Director, Legislation and Compliance, Transport Canada: It will be the older generation aircraft, the DC-9 32 series, the 727s, the 737s, the very early models of the 747, that is, the 100 and 200 series. There are some 145 to 150 such aircraft currently in Canada.

Senator Stewart: Phasing out the rights of these aircraft to use Canadian airports will not impose any financial difficulties on our two big carriers?

Mrs. Martin: This definition is one that is defined by ICAO, which is the international air system, and both Canadian and Air Canada are aware of these standards and of the fact that we will be looking toward phasing them out at the major airports. They will have to work that into their business plans.

[Traduction]

n'étant pas définis comme des membres d'équipage de conduite, ils ne sont pas assujettis à la réglementation.

Le besoin d'établir des limites sur le temps de service des agents de bord fait l'objet de discussions lors de réunions du comité consultatif du ministre sur les limites de temps de service en vol. Bien que certains membres du comité consultatif n'aient pas reconnu la nécessité de limiter le temps de service des agents de bord, nous estimons que le sujet mérite un examen approfondi. Nous avons à cette fin formé un groupe de travail chargé d'étudier les limites sur le temps de service des agents de bord.

Monsieur le président, je termine ici mes remarques. Mes collaborateurs et moi-même nous ferons un plaisir de répondre à toutes vos questions concernant le projet de loi C-5. Merci.

Le président: Je vous remercie, madame la ministre. Je suppose que tous ceux qui ont comparu devant le Comité de la Chambre ont vu leurs amendements agréés.

Mme Martin: Oui.

Le président: Personne ne s'est présenté ce soir pour opposer des articles du projet de loi, n'est-ce pas? Personne n'a comparu ce soir, à moins que ce ne soit pour réitérer les arguments qui ont déjà été acceptés par le Comité de la Chambre.

Le président: Sénateur Stewart.

Le sénateur Stewart: Monsieur le président, la ministre a parlé d'aéronefs bruyants. Je suis sûr que c'est une expression technique. J'aimerais savoir ce qu'on entend exactement par là. Un DC-9 est-il un aéronef bruyant?

Le sénateur Buchanan: Si vous êtes assis à l'arrière.

Le sénateur Stewart: Je voudrais connaître la définition. Un boeing 747 ordinaire est-il un aéronef bruyant? Pouvez-vous nous donner une idée de ce que l'on entend par aéronef bruyant?

Mme Martin: Il s'agit essentiellement des aéronefs de la catégorie 2 ou 3. Tous les aéronefs de la catégorie 2 auront été éliminés d'ici l'an 2002. Les DC-8 et DC-9 appartiennent à cette catégorie. Le boeing 747 appartient à la catégorie 3; il est donc acceptable.

Je cède la parole à Grant Mazowita qui pourra vous donner d'autres exemples.

M. Grant Mazowita, directeur, Législation et application des règlements, Transports Canada: Il s'agit des aéronefs de l'ancienne génération, des DC-9 de la série 32, des 727, 737, et des premiers modèles du 747, c'est-à-dire ceux des séries 100 et 200. On dénombre actuellement au Canada 145 à 150 aéronefs de ce type.

Le sénateur Stewart: En imposant l'élimination progressive de ces aéronefs, n'occasionnera-t-on pas des difficultés financières à nos deux grands transporteurs?

Mme Martin: La définition est celle de l'OACI, l'organisme international, et Canadien international ainsi qu'Air Canada sont au courant des normes et du fait que ces avions ne seront bientôt plus autorisés dans les principaux aéroports. Les deux compagnies devront en tenir compte dans leurs plans d'entreprise.