

La Partie III concerne d'une manière générale les employés chargés de faire appliquer cette loi, ainsi que les peines applicables aux infractions à la loi et aux règlements.

J'aimerais décrire brièvement les principales modifications proposées dans ce bill. L'article 2 du bill permettrait au gouverneur en conseil d'autoriser le ministre des Transports, sous réserve de modalités et à la place du gouverneur en conseil, à prescrire les droits à payer pour l'utilisation de certaines installations et services fournis par le ministère des Transports, relativement aux aéronefs ou aéroports relevant du ministère. Ainsi, les droits de stationnement des véhicules automobiles aux aéroports devront maintenant être fixés par décret du conseil. Toutefois, la modification permettrait au gouverneur en conseil d'autoriser le ministre des Transports à prescrire ces droits.

L'article 3 du bill autoriserait le ministre des Transports à déléguer au sous-ministre des Transports son pouvoir d'établir des ordonnances interdisant ou limitant la navigation des aéronefs au-dessus de régions spécifiées pendant certaines périodes. Le but est de permettre les exercices aériens militaires. Pour accélérer l'émission des ordonnances d'interdiction nécessaires, le ministre des Transports autoriserait son sous-ministre à rendre ces ordonnances.

L'article 4(1) et l'article 9 modifient la définition d'un aéronef, afin de soustraire les aéroglisseurs de la loi sur l'aéronautique pour les assujettir à la loi sur la marine marchande, par la voie d'un bill modificateur actuellement à l'étude. En raison de leur fonctionnement, les aéroglisseurs ne peuvent être régis et administrés aux termes de la loi sur l'aéronautique. Bien que d'une certaine façon les aéroglisseurs volent, on ne peut appeler aéronef un véhicule qui plane à une hauteur de 6 à 18 pouces du sol. Les aéroglisseurs de même que les véhicules sur coussin d'air constituent des moyens de transport spéciaux, tout à fait différents des avions. Ils fonctionnent à des hauteurs interdites aux aéronefs.

L'article 4(2) du bill modifie l'article 6 de la loi afin d'autoriser la Commission canadienne des transports à délivrer des licences pour l'exploitation de services aériens commerciaux, notamment des licences saisonnières ou licences d'urgence.

Les articles 5 et 6 modifient certains articles de la loi afin de préciser que les pouvoirs de la Commission ne s'appliquent qu'à la Partie II de la loi. L'article 7 modifie l'article 13 et précise le pouvoir de la Commission canadienne des transports d'établir des règlements d'application générale à l'égard des services

aériens commerciaux. Le gouverneur en conseil ne serait pas tenu d'approuver au préalable ces règlements. Néanmoins, il y a lieu de signaler que l'alinéa 2 de l'article 13 confère au gouverneur en conseil les pouvoirs que renferme l'article 53 de la loi sur les chemins de fer de modifier et d'annuler les règlements de ce genre.

L'article 8 du bill comprend des dispositions visant la preuve des documents afin de prévoir que les copies de documents certifiés par le secrétaire du ministère des Transports soient considérées comme copies conformes de documents originaux inscrits dans les registres du ministère des Transports ou délivrés par ce ministère et aussi que ces documents constituent de prime abord une preuve dans toute procédure engagée en vertu de la Partie I. Cet article prévoit de plus qu'un certificat donné par le secrétaire du ministère des Transports déclarant qu'un certificat ou licence n'a pas été émis par le ministère constituera aussi de prime abord une preuve dans toute procédure de ce genre.

Même si les modifications proposées à la loi sur l'aéronautique et que je viens d'énumérer sont souhaitables et nécessaires, néanmoins, aucune d'elles n'en altère le principe fondamental. En conséquence, monsieur l'Orateur, je recommande à la Chambre l'examen du bill n° S-14, modifiant la loi sur l'aéronautique.

M. Erik Nielsen (Yukon): Monsieur l'Orateur, je crois être arrivé à la Chambre trop tard pour entendre les remarques préliminaires du ministre sur ce bill. Grâce à ce projet de loi, le gouvernement me semble vouloir remédier à une omission dans la loi, omission qui a fait récemment l'objet d'un litige devant la Cour suprême. Sauf erreur, c'est la raison pour laquelle l'article 7 a été inséré dans le bill. Il vise à combler cette lacune, mais j'ignore si le ministre en a parlé dans son exposé. Sinon, je souhaite qu'il le fasse au moment où il mettra fin au débat.

● (5.00 p.m.)

A mon avis, la mesure en elle-même traduit une tendance fort malheureuse à étendre les domaines régis par des règlements. Elle confère des pouvoirs presque illimités, en l'occurrence non pas au gouverneur en conseil mais à un tribunal administratif, d'édicter des règlements qu'il n'est même pas nécessaire de faire approuver par le cabinet. Voilà une tendance déplorable. Je parle maintenant de l'article 2 de la mesure, mais je pense surtout au pouvoir que la mesure, si elle est adoptée, confèrera à la Commission des transports