

effectuera cette révision. Cet organisme va entendre et juger les appels contre les peines administratives, rapidement et sans trop de formalités. Il fournira deux possibilités de contester la décision du ministère: tout d'abord par une demande à un seul membre du tribunal, puis à un jury de trois membres.

Le but du tribunal est de permettre la résolution rapide de ces questions par des gens ayant une connaissance technique des facteurs en jeu.

Les modifications permettent de codifier les règlements aéronautiques, en accroissant les pouvoirs de réglementation existants et en en créant de nouveaux, de sorte que toutes les exigences de sécurité aérienne puissent être rendues obligatoires, étant donné que jusqu'à maintenant ces questions ne pouvaient faire l'objet que de recommandations administratives.

Ainsi, parmi les nouveaux domaines de réglementation nous pouvons citer la détermination de l'emplacement des aérodromes, afin de minimiser les risques de collision en vol, et les installations de navigation aérienne, afin que le nombre croissant d'installations privées réponde aux mêmes normes que celles du ministère des Transports.

Les dispositions du projet de loi touchant le zonage sont destinées à clarifier l'objet du zonage et les procédures utilisées et elles sont étendues aux zones entourant les installations de navigation aérienne. Lorsqu'il y a des utilisations incompatibles des terres, on reconnaît l'intérêt de la province dans la planification des zones de développement autour des aéroports, en exigeant la participation de la province au processus de zonage.

● (1600)

Le projet de loi porte aussi sur la sécurité de l'aviation civile. Vu les récents événements tragiques entourant Air India et CP Air, cette question, comme je l'ai dit plus tôt, nous intéresse particulièrement aujourd'hui. Le projet de loi prévoit de nouveaux pouvoirs de réglementation en ce qui concerne la sécurité des transporteurs aériens, notamment celle des avions et des installations, et les mesures prises pour répondre aux menaces.

Il y a de nouveaux pouvoirs de réglementation en ce qui concerne les mesures de sécurité qui devront être mises en place et utilisées par les exploitants d'aéroport. Ces mesures s'ajouteront et compléteront celles prises par les transporteurs.

De vastes consultations ont eu lieu avec le secteur de l'aviation lors de la préparation de ces modifications. J'ai été très impressionné lorsque j'ai assisté au comité de l'autre endroit et entendu les témoignages. Je me rends mieux compte maintenant de la quantité de travail qu'a fait le ministère. On a consulté l'Association des propriétaires et pilotes canadiens, l'Association médicale canadienne, l'Association canadienne du transport aérien, l'Association canadienne des pilotes de ligne, l'Association des optométristes et l'Association canadienne des avions commerciaux. Le comité a donc été loin et je pense qu'il a répondu à toutes les objections des organismes concernés.

[Le sénateur MacDonald.]

Le ministère ayant fourni une abondante documentation technique à l'appui des divers articles, l'étude du projet de loi à l'autre endroit a souffert le minimum de retard. Il n'y a eu que 11 amendements et tous, sauf un, étaient de nature secondaire.

Le seul amendement substantiel, sur lequel je voudrais attirer l'attention des sénateurs, portait sur l'article 5.5 qui traite de la déclaration des états de santé, un point qui a fait l'objet de nombreuses discussions. L'amendement fait porter sur le pilote ou le contrôleur de la circulation aérienne—pour prendre deux exemples précis—ou toute personne détentrice d'un document d'aviation prévoyant des normes médicales, la responsabilité de faire savoir à un médecin qu'il détient un tel document. Si le médecin ou l'optométriste estime que cette personne a un problème médical susceptible de présenter un risque pour la sécurité aérienne, il doit en informer immédiatement un responsable désigné, un conseiller médical du ministère des Transports. Aux fins de la loi, le pilote ou le contrôleur de la circulation aérienne sera censé avoir approuvé la divulgation de ce renseignement. C'est pourquoi aucune procédure légale ou autre ne sera intentée contre le médecin pour toute mesure prise par lui ou elle de bonne foi conformément à cette disposition.

Honorables sénateurs, le projet de loi C-36 a été renvoyé au comité permanent des transports et des communications aux fins d'étude préliminaire et celui-ci a recommandé que nous l'approuvions.

Des voix: Bravo!

L'honorable Peter A. Stollery: Honorables sénateurs, j'ai lu la plupart des documents au sujet du projet de loi C-36 et je suis sans aucun doute d'accord avec mon honorable ami selon lequel la plupart des intéressés dans le domaine de l'aviation approuvent cette mesure.

Avant que le sénateur MacDonald ne le signale, je ne m'étais pas rendu compte que la Loi sur l'aéronautique n'avait pas été modifiée depuis 1918. C'est sans doute pourquoi le projet de loi C-36 est un document assez volumineux et complexe qui englobe divers sujets. Puisque ce projet de loi a été discuté en détail, tant à l'autre endroit qu'au Sénat, je n'ai pas l'intention de prolonger indûment le débat.

Cependant, je voudrais demander jusqu'où on doit aller en matière de pouvoirs de réglementation. Sauf erreur, dans le domaine de l'aviation, étant donné la nature de cette activité, les pouvoirs de réglementation peuvent être modifiés rapidement et sans consulter le Parlement, ce qui est un aspect important.

Mon honorable ami a mentionné la tragédie de l'avion d'Air India et je voudrais ajouter une brève remarque sur cette regrettable affaire, en ce qui concerne la question de la sécurité aux aéroports du Canada. En effet, j'ai lu certains rapports—à l'instar de mon honorable ami, j'en suis sûr—selon lesquels la sécurité est peut-être moins stricte dans nos aéroports que dans ceux d'autres pays. Il ressort de mes propres observations et impressions que comparé à des aéroports comme celui de La Guardia à New York, la sécurité à l'Aéroport international de Toronto est beaucoup plus stricte. J'ai cité l'aéroport de La Guardia en particulier, mais je pourrais facilement en nommer d'autres, aux États-Unis et dans d'autres pays.