

[Text]

This excellence is the product of three principal causes. We have responsibilities for security that are defined and organized in a clear and effective way; laws and measures have been developed which set out clearly what must be done to achieve good security; security requirements are monitored and enforced, and support is provided to the entire system to ensure that security is effectively implemented.

This support starts at the top where successive Ministers of Transport have made it clear that safety and security of the transportation system is their top priority.

Aviation security is a complex phenomenon. As recent events have sadly proved, those who set out to defeat it are increasingly well organized groups that clearly understand how security works. They use sophisticated procedures, technology, and international contacts to try to beat the system. They are also well aware that the great increase in air travel and congestion that this has produced, must be weighed against the importance of additional delays to travellers.

Airlines, too, have a natural concern with efficiency and profitability while, at the same time maintaining adequate levels of security. In practice, in Canada, this is addressed by having multi-level security systems that can be raised and lowered based on the current threat.

By law, the first line of responsibility for aviation security in Canada rests with the air carriers and airport operators. They are present all the time for their flights and should not be absolved of their responsibilities. They thus carry out the day-to-day activities that provide effective security for the aviation system, both on the ground and in the air. Transport Canada sets the rules for these activities, checks to see that they are carried out to the required standard and takes enforcement action if they are not met.

The Royal Canadian Mounted Police have personnel stationed at our major international and domestic airports to provide protective services. They furnish, along with other police forces, a variety of police support. Other federal departments such as External Affairs and the Canadian Security and Intelligence Services, CSIS, also have responsibilities for specific elements of the security mosaic.

Finally, Mr. Chairman, as mentioned earlier, Bill C-5 proposes an amendment to the *Aeronautics Act* to enable the making of regulations limiting the hours of work of crew members. This amendment will permit rule making regarding the limitations for maximum duty time, maximum flight time and minimum rest periods for flight attendants working on board Canadian commercial aircraft. This amendment addresses a significant concern of flight attendants to enhance their capacity to ensure that the highest level of safety is provided to all aircraft occupants.

At the present time, limits have been legislated under the air navigation orders for flight crew members such as pilots. Flight attendants are not defined as flight crew members and

[Traduction]

Cette excellence tient à trois causes principales: nos responsabilités en matière de sécurité sont définies de façon claire et précise; nos lois et mesures énoncent clairement les dispositions à prendre pour assurer une sécurité adéquate; enfin, nos exigences en matière de sécurité font l'objet d'une surveillance et de contrôles d'application, et un soutien est assuré à l'ensemble du système pour garantir la mise en oeuvre effective des mesures de sécurité.

Ce soutien part des plus hauts niveaux. Les ministres des Transports successifs ont clairement indiqué que la sécurité et la sûreté sont leur toute première priorité.

La sécurité aérienne est un phénomène complexe. Comme des événements récents l'ont tristement démontré, ceux qui s'emploient à la déjouer sont de mieux en mieux organisés, ont une bonne connaissance des mesures de sécurité et utilisent des moyens, une technologie et des contacts internationaux raffinés pour tenter de trouver la faille du système. En outre, ils savent bien que l'augmentation considérable du volume des voyageurs et l'encombrement qui en résulte doivent être pris en considérable en regard de l'importance des retards causés pour les voyageurs.

Les compagnies aériennes sont elles aussi naturellement concernées par des questions d'efficacité et de rentabilité, tout en souhaitant maintenir un niveau adéquat de sécurité. En pratique, au Canada, cette nécessité est prise en compte par un système de sûreté à plusieurs niveaux qui peuvent être accrus ou réduits selon la menace de l'heure.

La loi porte que la responsabilité première en matière de sécurité aérienne incombe aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéroport. Ils sont présents en tout temps pour leurs vols et ils ne doivent pas être absous de leurs responsabilités. Ils accomplissent ainsi les activités journalières qui assurent une sécurité aérienne adéquate, tant au sol que dans les airs. Transports Canada fixe les règles de ces activités, vérifie qu'elles soient exécutées selon la norme et prend des mesures d'application si elles ne le sont pas.

La Gendarmerie royale du Canada a des agents stationnés dans les principaux aéroports internationaux et intérieurs du Canada pour assurer une protection efficace. Avec d'autres forces policières, la Gendarmerie assure divers services de police. D'autres ministères du gouvernement fédéral, comme les Affaires extérieures et le Service canadien du renseignement de sécurité, le SCRS, ont également des responsabilités à l'égard de certains éléments précis de la mosaïque de la sûreté.

Enfin, monsieur le président, comme je l'ai déjà mentionné, le projet de loi C-5 propose une modification à la *Loi sur l'aéronautique* visant à autoriser la réglementation des heures de travail des membres d'équipage. Cette modification permet l'adoption de règlements concernant les limites de services maximum, le temps de vol maximum et les périodes de repos minimales pour les agents de bord des aéronefs commerciaux canadiens. Elle répond à la préoccupation des membres de l'équipage qui tiennent à pouvoir assurer le plus haut niveau de sécurité à tous les occupants des aéronefs.

À l'heure actuelle, des limites sont imposées en vertu des ordonnances sur la navigation aérienne à l'égard des membres d'équipage de conduite, comme les pilotes. Les agents de bord