

Transports aériens

1.		Année	Nombre	Montant global payé (en milliers de dollars)
		1976	95	\$ 2,295
		1977	93	3,047
		1978	104	6,657
		1979	136	3,914
		1980	109	10,382

2.		Année	Nombre	Pourcentage du montant global payé
		1976	34	15.0%
		1977	20	5.0%
		1978	27	1.9%
		1979	38	4.2%
		1980	46	3.1%

* * *

[Traduction]

QUESTIONS TRANSFORMÉES EN ORDRES DE DÉPÔT DE DOCUMENTS

M. D. M. Collette (secrétaire parlementaire du président du Conseil privé): Madame le Président, si la question n° 2385 pouvait être transformée en ordre de dépôt de document, ce document serait déposé immédiatement.

[Texte]

TRANSPORTS—LES SUBVENTIONS ACCORDÉES À DES AÉROPORTS AUTRES QUE DES AÉROPORTS FÉDÉRAUX

Question n° 2385—**M. Herbert**:

Au cours des cinq dernières années, des aéroports administrés par des municipalités ou des provinces ont-ils reçu des subventions d'immobilisation ou de fonctionnement du ministère des Transports et, le cas échéant, lesquels?

(Le document est déposé.)

[Traduction]

M. Collette: Je demande, madame le Président, que les autres questions restent au *Feuilleton*.

Mme le Président: On a répondu aux questions énumérées par le secrétaire parlementaire. Les autres questions restent-elles au *Feuilleton*?

Des voix: D'accord.

ORDRES INSCRITS AU NOM DU GOUVERNEMENT

[Traduction]

LA LOI SUR L'INTERDICTION DE CERTAINS SERVICES AÉRIENS INTERNATIONAUX

MESURE TENDANT À RÉGLER CERTAINS ASPECTS DES TRANSPORTS AÉRIENS

L'hon. Mark MacGuigan (secrétaire d'État aux Affaires extérieures) propose: Que le bill S-7, portant interdiction de certains services aériens internationaux, soit lu pour la 2^e fois et que, du consentement unanime de la Chambre, il soit renvoyé au comité plénier.

—Madame le Président, avec le bill à l'étude le gouvernement comme il s'y était engagé prend des moyens pratiques pour lutter contre la piraterie aérienne, qui est une forme particulièrement courante du terrorisme international. Le Bill découle directement de la déclaration sur la piraterie aérienne faite au sommet de Bonn en juillet 1978. Le premier ministre (M. Trudeau) a participé personnellement à la rédaction du

texte définitif de cette importante déclaration qui a été faite conjointement par les chefs d'État et de gouvernement des sept pays participant au sommet, soit la République fédérale d'Allemagne, la France, l'Italie, le Japon, le Royaume-Uni, les États-Unis et le Canada. Le texte est assez bref, mais pour ne pas perdre de temps, je n'en donnerai pas lecture.

L'obligation d'extrader ou de poursuivre en justice les pirates de l'air est bel et bien prévue par le droit international. Elle fait, par exemple, l'objet d'un dispositif essentiel de la Convention de La Haye pour la suppression de la piraterie aérienne, qui a été signée en 1970 par plus de 100 pays dont le Canada. Or, si la communauté internationale a du mal à enrayer la piraterie aérienne et même diverses autres formes de terrorisme, ce n'est certes pas faute d'accords internationaux définissant les différents genres de délit et énonçant les sanctions appropriées. Non, le problème réside plutôt dans la réticence des gouvernements à assumer leurs responsabilités et à prendre les mesures de droit qui s'imposent contre les présumés coupables. En fait, comme en témoignent des événements récents, certains gouvernements, pour des raisons politiques, vont jusqu'à tolérer sinon appuyer ouvertement les activités de ces criminels.

C'est ce genre d'attitude répréhensible de la part des gouvernements que vise la déclaration. L'interruption des communications aériennes avec l'État fautif, ou défaillant, comme il est dit dans le bill, est une sanction qui a pour but d'amener les États à se conformer à leurs obligations internationales. En outre, par l'interdiction des services aériens lorsque les circonstances l'exigent, le Canada veut manifester qu'il se dissocie des gouvernements qui ne sont pas disposés à prendre toutes les mesures qui s'imposent contre les terroristes.

L'article 3 du bill charge le secrétaire d'État aux Affaires extérieures de déterminer quel État est défaillant. Il le ferait en étroite consultation avec les six autres gouvernements qui surveilleraient et évalueraient la situation chacun de son côté après un acte de piraterie aérienne. Cette activité s'exercerait surtout par les ambassades des sept gouvernements dans le pays ou les pays impliqués dans un détournement d'avion. Sur les conseils du secrétaire d'État aux Affaires extérieures et du ministre des Transports, le gouverneur en conseil serait alors en mesure de déterminer s'il y a lieu de prendre des mesures d'interdiction dans les circonstances, et lesquelles. Les députés peuvent voir au paragraphe (1) de l'article 3 quelles sont toutes les possibilités à cet égard. On peut concevoir que dans des cas extrêmement graves les six genres d'interdictions soient prononcés.

Le bill permet aussi de modifier ou d'abroger un décret d'interdiction et il prévoit par ailleurs des sanctions contre les transporteurs aériens qui ne se soumettent pas au décret.

Le gouvernement considère comme souhaitable d'adopter des mesures législatives particulières pour mettre en œuvre les dispositions de la déclaration de Bonn même si ses pouvoirs existant lui permettent de prendre certaines des mesures réclamées dans la déclaration. Étant donné le déroulement souvent rapide et imprévisible des détournements d'avion, le gouvernement devrait pouvoir disposer d'une procédure bien établie à l'avance et pouvant être déclenchée sur-le-champ.

Comme les députés le constateront, le bill est bref et très simple. Il permet de prendre des mesures draconiennes, mais