

5) La chaîne des éléments qui composent la sécurité de l'aviation civile ne peut pas être plus forte que son maillon le plus faible. Ceci dit, certains États membres de l'OACI peuvent ne pas disposer des moyens d'atteindre des normes suffisamment élevées en matière de sécurité. L'OACI devrait préparer les milieux de l'aviation civile internationale à contribuer au renforcement des mesures de sécurité. Les ressources matérielles, financières et techniques nécessaires pourraient être obtenues par le truchement des programmes bilatéraux et multilatéraux existants. Mes collègues du Cabinet et moi-même avons déjà commencé à discuter des mesures positives à prendre relativement à ces questions.

6) L'OACI devrait songer à la meilleure façon d'amener tous ses membres à ratifier les conventions de Tokyo, de La Haye et de Montréal concernant la répression des actes criminels contre l'aviation civile. Elle devrait également songer à doter ses membres des moyens leur permettant d'appliquer rigoureusement ces conventions.

7) J'exhorte l'OACI, lorsqu'elle examinera toutes ces propositions, à consulter les associations professionnelles compétentes. Je songe à l'Association canadienne des pilotes de lignes aériennes et à la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne, pour qui la promotion de la sécurité du transport aérien civil est littéralement une question de vie ou de mort. Nous devons solliciter leur expérience.

Outre ces propositions, il existe un certain nombre d'initiatives que le Canada prendra sans délai. J'ai déjà fait mention de l'étude que mène actuellement notre Comité de sécurité et de renseignements en ce qui concerne tous les aspects de notre dispositif de sécurité des aéroports et des compagnies aériennes.

Tout comme la plupart des États membres de l'OACI, le Canada a établi des paramètres généraux contenant les grandes lignes des mesures de sécurité que doivent adopter les transporteurs aériens. Afin de se conformer à ces normes, les transporteurs ont le choix d'utiliser les diverses méthodes qui conviennent le mieux à leur type d'exploitation.

Notre gouvernement examinera la nécessité d'établir des normes de sécurité plus précises, notamment en ce qui concerne les niveaux de formation de tout le personnel aéronautique. Nous envisagerons de contrôler plus étroitement les méthodes qu'utiliseront les transporteurs aériens pour se conformer aux normes de sécurité. Nous nous pencherons également sur les moyens de conseiller plus directement les transporteurs aériens afin de garantir le respect de normes précises en matière de sécurité.

Les pratiques du Canada en matière de navigabilité aérienne sont bien établies et de premier ordre. Elles ont d'ailleurs récemment fait l'objet d'une revue et d'une évaluation par Monsieur le juge Charles Dubin. Il nous faut maintenant voir si une démarche aussi exhaustive conviendrait à tous les aspects de la sécurité, en particulier à la sélection et à la formation de tout le personnel de l'aviation civile. J'étudie actuellement cette facette de la sécurité aérienne avec les fonctionnaires de mon Ministère.

Un des aspects principaux de cette revue portera sur les mesures destinées à empêcher l'accès sans autorisation à tout aéronef commercial à partir de l'aire de trafic, de la piste et des passerelles d'embarquement des aéroports.