

[Text]

concerned, there is no restriction by the department with regard to landing rights. They can announce they are going to fly from Montreal to Toronto for instance.

Senator Graham: Let me simplify the question. Supposing someone wants to take advantage of the opening of eastern Europe and in Hong Kong they form an airline with two aircraft. They want to fly from Sofia to Ottawa. How do they get landing rights in Ottawa?

Mr. Mazowita: Again our legal advisors may have additional information, but my understanding is that first there would be some type of bilateral air services agreement between the two countries which would form the framework of any such agreement. Assuming there was such an agreement, the carrier would apply to Transport Canada for an operating certificate which basically would insure that the minimum international standards were being met and we were satisfied that that carrier was safe. Once we issued our document, the NTA would get involved and issue a licence to that carrier. Then the carrier would have to negotiate specific landing rights, gate times, slot times at the specific airports into which he wants to fly.

The Chairman: Is Senator Graham's question germane to this bill?

Mr. Mazowita: No.

Senator Stewart: It concerns your question of what is an aviation document; that is what he is asking about.

The Chairman: I see. I did not realize I was opening it up.

Senator Graham: Is government or cabinet approval required? You, mention the NTA. Is cabinet approval required for a new airline to fly into any part of Canada?

Mr. Mazowita: As far as I know, no, but Mrs. MacNab may have additional information on the external affairs aspect.

The Chairman: It is a treaty matter.

Senator Graham: Could you answer the question, is cabinet approval required for a new airline to fly into Canada?

Ms. MacNab: It may be required for the bilateral but not for the nomination of the airline. NTA licences are not Canadian aviation documents.

Senator Graham: Could I talk about something that is more germane to the bill, crew members. The minister mentioned that a new regulatory authority had been added to the *Aeronautics Act* to limit the hours of work of crew members including flight attendants. Then on page 29 of your remarks you say that notwithstanding that certain representatives of the advisory committee did not support the need to establish flight attendant duty time limitations, we recognize that this issue should be further studied. To this end, a working group is being formed to review flight attendant duty time limitations. Could you elaborate on that?

[Traduction]

triction sur les droits d'atterrissage. Elles peuvent décider d'aller de Montréal à Toronto, par exemple.

Le sénateur Graham: Je vais simplifier la question. Supposons que quelqu'un souhaite profiter de l'ouverture des frontières de l'Europe occidentale, et crée à Hong Kong une compagnie aérienne avec deux aéronefs. La compagnie souhaite assurer le service entre Sofia et Ottawa. Comment peut-elle obtenir des droits d'atterrissage à Ottawa?

M. Mazowita: Nos conseillers juridiques souhaiteront peut-être ajouter quelque chose, mais sauf erreur de ma part, il me semble qu'il doit y avoir d'abord un accord bilatéral de services aériens passé entre deux pays. Le cas échéant, le transporteur demanderait à Transports Canada un certificat d'exploitation garantissant que certaines normes internationales minimum sont respectées et que nous considérons que le transporteur ne présente pas de danger. Notre document délivré, l'ONT intervient et délivre un permis d'exploitation. Le transporteur devra ensuite négocier les droits d'atterrissage, les temps d'arrêt à la porte et les créneaux, dans les aéroports qu'il souhaite desservir.

Le président: La question du sénateur Graham est-elle en rapport avec ce projet de loi?

M. Mazowita: Non.

Le sénateur Stewart: Elle découle de votre question sur les documents d'aviation. C'est ce qu'il demandait.

Le président: Je vois. Je ne me rendais pas compte que j'élargissais le débat.

Le sénateur Graham: Est-il nécessaire d'obtenir l'approbation du gouvernement ou du Cabinet? Vous avez mentionné l'ONT. Une nouvelle compagnie aérienne qui souhaite desservir n'importe quel point du Canada doit-elle d'abord obtenir l'approbation du Cabinet?

M. Mazowita: Pas à ma connaissance, mais Mme MacNab a peut-être quelque chose à ajouter sur l'aspect international.

Le président: Il doit y avoir un traité.

Le sénateur Graham: Pourriez-vous répondre à ma question. Une nouvelle compagnie aérienne doit-elle avoir l'approbation du Cabinet pour venir au Canada?

Mme MacNab: C'est peut-être nécessaire pour l'accord bilatéral, mais pas pour l'agrément de la compagnie aérienne. Les permis d'exploitation de l'ONT ne sont pas des documents d'aviation canadiens.

Le sénateur Graham: Abordons un sujet qui est davantage en rapport avec le projet de loi: les membres de l'équipage. La ministre a dit qu'une nouvelle disposition de la *Loi sur l'aéronautique* permettra de limiter les heures de travail des membres d'équipage, y compris des agents de bord. À la page 30 de votre déclaration, vous dites que même si tous les membres du comité consultatif n'ont pas jugé utile de limiter les heures de travail des agents de bord, vous avez estimé que ce sujet mérite un examen plus approfondi. À cette fin, vous avez créé un groupe de travail qui étudiera les limites sur le temps de service des agents de bord. Pourriez-vous nous en dire davantage?