

● (1550)

Comme le sénateur Nurgitz, l'a dit, le comité a mené une étude à ce sujet. Au comité aujourd'hui, j'ai demandé si nous avons demandé l'avis d'experts indépendants quand nous avons examiné la mesure. J'ai posé la question parce que, pour bien faire son travail quand il étudie des mesures de ce genre, le Sénat doit examiner le moindre détail pour s'assurer que la mesure sera aussi parfaite que possible. Nous avons souvent décelé des erreurs dans des mesures de ce genre dans le passé parce qu'elles avaient peut-être été adoptées trop rapidement à la Chambre des communes. Le sénateur Nurgitz et le président du comité m'ont garanti que le projet de loi avait été examiné soigneusement même si nous n'avions pas eu recours aux services d'experts indépendants pour déceler toutes les petites erreurs. La mesure a été examinée par deux représentants du ministère de la Justice que je connais et pour qui j'ai beaucoup de respect sur le plan professionnel et ils ont convaincu le comité que le projet de loi était bien rédigé. Puisque le principe de cette mesure est utile et que nous avons l'assurance qu'il a été examiné dans tous ses détails de façon raisonnablement approfondie, nous devrions l'adopter et nous avons l'intention de l'appuyer.

Le sénateur Nurgitz: Honorables sénateurs . . .

Son Honneur le Président pro tempore: Honorables sénateurs, je tiens à signaler aux honorables sénateurs que si l'honorable sénateur Nurgitz prend la parole maintenant, son discours mettra fin au débat de la motion de deuxième lecture du projet de loi.

Le sénateur Nurgitz: Honorables sénateurs, je tiens à remercier le sénateur Frith et à lui dire que, comme il l'a signalé, nous avons eu les services de deux experts du ministère et que le comité a semblé satisfait des explications qu'ils lui ont données. Une autre chose que j'avais l'intention de signaler à l'origine et dont je n'ai pas parlé, c'est que l'Association médicale canadienne, l'Association du barreau canadien et d'autres organismes qui nous fournissent habituellement une aide précieuse ne l'ont pas fait cette fois-ci. J'ai interrogé les fonctionnaires et, si j'ai bien compris, personne n'a quoi que ce soit à redire à propos de ce projet de loi. Certaines questions avaient d'abord été soulevées par suite des changements proposés à la Loi sur l'immigration, mais d'après ce qu'on m'a dit, et je le crois, les modifications apportées au comité de l'autre endroit ont eu raison de ces objections. Autant que je sache, aucun membre du grand public canadien n'a d'inquiétude sérieuse à propos de ce projet de loi et tous veulent qu'il soit adopté.

(La motion est adoptée et le projet de loi est lu pour la 2^e fois.)

Son Honneur le Président pro tempore: Honorables sénateurs, quand lirons-nous ce projet de loi pour la troisième fois?

(Sur la motion du sénateur Nurgitz, la 3^e lecture du projet de loi est inscrite à l'ordre du jour de la prochaine séance.)

LA LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

PROJET DE LOI MODIFICATIF—2^e LECTURE

L'honorable Finlay MacDonald propose: Que le projet de loi C-36, tendant à modifier la Loi sur l'aéronautique, soit lu pour la 2^e fois.

—Honorables sénateurs, il est ironique que ce projet de loi soit présenté aujourd'hui où les sénateurs ont exprimé leur inquiétude bien légitime et leur consternation devant les événements de la fin de semaine dernière, ainsi que leur préoccupation au sujet de la sécurité aérienne en général, ce dont je reparlerai dans un instant.

En août 1979, l'honorable juge Charles Dubin a été chargé par le ministre des Transports, M. Mazankowski, de faire une enquête et de soumettre un rapport sur les incidents où des avions étaient en cause, de même que sur les lois et règlements dont l'adoption s'impose pour la sécurité de la navigation aérienne.

La Commission Dubin a soumis un rapport en trois volumes qui ont été publiés entre mai 1981 et février 1982, et elle a fait des recommandations sur la navigabilité des appareils, les enquêtes sur les accidents et les incidents aériens, les aides à la navigation, les aéroports sans contrôle et le personnel.

Le volume 1 des recommandations Dubin sur les accidents et incidents aériens ont mené à l'adoption de la Loi sur le Bureau canadien de la sécurité aérienne.

Le projet de loi à l'étude applique les recommandations législatives de 190 recommandations des volumes 2 et 3 de la Commission, et il est la première tentative de remaniement complet de la Loi sur l'aéronautique depuis que la loi a été adoptée en 1919. Les rédacteurs de cette loi sont à louer du fait que leur texte ait résisté tant d'années. Kitty Hawk a vu le premier vol motorisé en 1903; 1908 fut l'année des frères Wright et peu après eut lieu le premier vol dans le Commonwealth britannique, à Baddeck, en Nouvelle-Écosse, le vol de Graham Bell-J.A.D. McCurdy. C'est la première fois que des modifications sont apportées à la loi.

L'objet principal de la Loi sur l'aéronautique est de prévoir un cadre pour un système de transport aérien sûr qui desserve toutes les régions du Canada, y compris le grand Nord où c'est pratiquement le seul moyen de transport possible.

Les modifications qui sont proposées vont renforcer le programme d'application du ministère par des pouvoirs accrus et des peines plus sévères. Il est à souhaiter que ces mesures vont empêcher la répétition des cas déplorables dont parle le juge Dubin: les transporteurs aériens sans permis qui prennent des risques et offrent leurs services à meilleur marché que leurs concurrents légitimes, sans se soucier des peines prévues; les exploitants qui ne tiennent pas compte des tentatives qui sont faites pour les obliger à respecter les normes de sécurité et qui continuent d'utiliser des appareils qui ne sont pas en bonne condition; et les pilotes qui enfreignent les lois de la navigation aérienne ou les instructions des contrôleurs du trafic aérien quand ils sont aux commandes de leur appareil.

Les modifications vont aussi renforcer les pouvoirs administratifs d'application de la loi. En plus de suspendre ou annuler un permis, le ministère va pouvoir imposer une amende pouvant s'élever jusqu'à \$1,000 pour certaines infractions. Il semble que ce soit un nouveau concept qu'applique l'administration fédérale de l'aviation aux États-Unis et que préconise le secteur du transport aérien au Canada.

Les propositions en vue d'une application plus sévère des lois seront cependant contrebalancées par une révision des décisions administratives. Le tribunal de l'aviation civile indépendant qu'on établit comme le recommande le juge Dubin,