

Forces armées américaines s'est écrasé à Gander, provoquant la mort de tous les membres de l'équipage et des passagers. Même si aucun avion militaire ou commercial canadien n'était impliqué dans ce tragique accident, l'ACPLA semble s'interroger sur l'application des règlements sur la limitation des périodes de vol de Transports Canada aux avions civils utilisés par les Forces armées en temps de paix. Le Comité ignore si l'on a cherché à répondre aux préoccupations de l'ACPLA, mais il estime que le problème doit être réglé promptement.

Dans le mémoire soumis par lui au Comité, le Groupe-conseil pour l'aviation militaire soutient, à propos des opérations en temps de crise et de guerre, que «la loi devra préciser les conditions de désignation et d'entraînement des effectifs de réserve civils, et à quelles autres conditions ils serviront sans préjudice des risques légaux touchant la vie, l'intégrité physique et l'emploi régulier». ³⁸ Un autre problème clé est la crainte que les pilotes civils ne soient aucunement protégés par leur uniformes contre le traitement réservé aux belligérants illégaux, en vertu de la Convention de Genève.

Le Comité approuve vivement l'adoption de mesures visant à protéger les équipages civils qui servent leur pays en période de crise ou de guerre. Il estime toutefois qu'il faudrait veiller à ce que ces mesures ne détournent pas les intéressés de s'engager dans la Réserve du transport aérien, assujettie à la discipline et aux règlements militaires. L'équilibre entre la rémunération et les avantages dont jouissent respectivement les forces régulières, les Forces de réserve et les équipages civils est délicat à réaliser, mais il faut s'y employer.

Personnel qualifié — La Réserve

On pourrait inciter les pilotes de ligne et les autres membres de l'équipage et du personnel au sol à se porter volontaires pour participer à l'effort national de défense en créant une force de réserve du transport aérien, comme l'ont recommandé plusieurs témoins. Cet organisme regrouperait les employés des compagnies d'aviation qui se sont déjà montrés disposés à servir dans les zones dangereuses en période de crise ou de guerre. Tout en voyageant à bord de leur propre avion, ces employés porteraient sur eux une carte d'identité nationale indiquant leur qualité de réserviste. Ils bénéficieraient ainsi, dans une certaine mesure de la protection que leur assure le droit international s'ils étaient faits prisonniers. Ils risqueraient moins d'être maltraités, voire exécutés pour avoir commis des actes belligérants illégaux. Les membres de la Réserve du transport aérien se manifesteraient plus volontiers au moment voulu; ce serait une espèce de volontariat plutôt qu'une conscription sélective.

Par ailleurs, les pilotes civils et autre personnel qualifié peuvent déjà participer à l'effort national de défense en s'engageant dans l'actuelle Réserve de aérienne ou une de ses escadrilles dites de renfort. Dans une situation de crise ou ils ont été affectés, abandonnant les fonctions qu'ils remplissaient jusque là auprès des sociétés d'aviation commerciales ou ailleurs pour devenir membres de l'équipage des avions des escadrons. Par exemple, si un équipage de la Réserve du

³⁸ *Ibid.*, 30 mai 1985, pp. 4A:3 Annexe CSSDN-1.