

Article 30 du Règlement

● (2120)

Je m'étonne quelque peu que les néo-démocrates, eux qui pourtant ont maintes fois fait écho à ce désir en parlant notamment de l'Amérique centrale ou du contrôle des armes et qui ont énoncé ces principes, les aient perdus de vue au moment de rédiger la résolution dont ils ont saisi la Chambre. Ils ont oublié que si nous voulons éviter que le monde en paix entre les mains des civils ne se transforme en monde de guerre entre les mains des militaires, nous devons lui assurer une certaine protection, constituer des zones tampons, et faire en sorte que les conflits ne puissent pas éclater.

Je regrette que la résolution ne traduise pas ce désir et n'aille pas plus loin. Nous devons user de notre prestige dans le concert des nations pour faire davantage.

Une voix: Que proposez-vous?

M. Axworthy: J'y viens, car j'estime que nous devons prendre certaines mesures pour nous assurer que les fruits de cette leçon ne se perdent pas, mais qu'ils servent.

Bien entendu, il convient en tout premier lieu d'examiner l'efficacité et la valeur des règles internationales régissant le domaine de l'aviation civile, en fait de voir si le degré de risque, ou le seuil du danger, n'a pas été porté à un niveau tel par la course aux armements et l'accroissement des dispositifs de sécurité militaire que désormais les avions assurant le transport de marchandises et de voyageurs courent constamment le risque d'être abattus eux aussi.

Comme nous le savons tous, en 1944, à l'occasion de la Convention internationale de Chicago, a été ratifié l'accord relatif à l'aviation civile internationale par lequel tous les pays signataires ont été tenus d'établir certaines règles de conduite, tant pour eux-mêmes que pour leurs voisins, pour régir le survol en avion de leurs territoires respectifs. Les Canadiens ne savent peut-être pas, pour la plupart d'entre eux, que leur pays a été du nombre des pionniers à établir cette règle de droit en matière de vols internationaux et que beaucoup d'autres pays ont refusé de reconnaître bon nombre des libertés fondamentales qui ont été consignées dans cette convention. Sans doute la liberté la plus précieuse en matière de transport aérien à avoir vu le jour en 1944 est précisément la liberté de survoler le territoire des autres pays, ou si l'on veut le droit pour l'avion d'un pays donné d'accéder à l'espace aérien d'un autre pays dans le but de se rendre à une tierce destination; cette convention, nous l'avons officiellement ratifiée au même titre que tous les autres signataires, mais l'Union soviétique s'y est refusée. En effet, l'Union soviétique est l'un des rares pays à avoir refusé de reconnaître par écrit cette liberté de survoler le territoire des autres nations, cette liberté d'accéder à l'espace aérien des autres États.

Nous avons la possibilité, monsieur le Président, de commencer à remédier en partie à la négligence dont nous avons fait preuve dans le passé, car mardi de la semaine prochaine, à Montréal, par coïncidence, se tient une réunion de l'Organisation de l'aviation civile internationale. Lors de cette réunion, nous aurons la possibilité en tant que pays, ce que nous avons l'intention de faire par l'entremise du secrétaire d'État aux

Affaires extérieures et moi-même, de présenter certaines instances sur la façon de réexaminer attentivement les règles et les procédures relatives à l'aviation civile et de déterminer si elles sont suffisantes pour faire face à ce nouveau danger qui nous est apparu de façon si frappante il y a quelques semaines.

Nous devons nous poser un certain nombre de questions techniques. L'une des choses qui me dérangent le plus dans cette affaire, et j'espère ne pas être le seul, c'est qu'il soit possible qu'un avion commercial dévie de sa route pour survoler pendant deux heures un territoire ennemi suivi par les chasseurs de l'Union soviétique sans qu'aucune des parties en présence se rende compte qu'une erreur horrible est sur le point d'être commise et qu'il faut agir pour éviter une tragédie.

Monsieur le Président, si l'on examine certains des facteurs en cause et la question de la vérification et de l'identification de l'appareil, on doit se demander comment il se fait qu'un pilote ne peut pas communiquer par radio avec un autre. A quoi cela sert-il de faire un signal avec les ailes de son avion à trois heures du matin lorsqu'il fait nuit noire? Comment peut-on se reconnaître et communiquer? Quelles sont les règles qui indiquent la façon convenable de procéder pour faire en sorte que le pilote de l'avion de chasse et celui de l'avion commercial puissent communiquer d'une façon quelconque? Qui doit s'en occuper? Sont-ce les contrôleurs au sol? Sont-ce les deux pilotes? Cette question doit être posée et examinée par tous les membres de la communauté internationale pour garantir qu'un tel incident ne se reproduira pas. Selon moi, c'est une responsabilité que le Canada et tous les Canadiens doivent assumer parce que je pense que nous avons le devoir de faire valoir ce point de vue.

Par conséquent, même si nous devons certainement exprimer la douleur de ceux qui sont le plus touchés par cette affaire, c'est-à-dire les familles des victimes de cette tragédie, et manifester notre indignation devant la façon dont certains principes fondamentaux de la courtoisie internationale et du bon sens ont été violés, nous devons aussi nous demander quel est le meilleur moyen d'améliorer la procédure dans le domaine de l'aviation civile pour que le vaste monde qui est maintenant à notre portée ne commence pas à diminuer et à rétrécir à cause d'une crainte tyrannique de l'inconnu.

Quant aux initiatives prises par le gouvernement du Canada, monsieur le Président, il a choisi tout à fait délibérément de suspendre les vols d'Aeroflot à Mirabel parce que ces vols font strictement partie du domaine de l'aviation civile elle-même et que cela montre clairement que le principe selon lequel il peut y avoir des échanges réciproques de voyageurs entre les pays ne vaut plus tant que cette question n'aura pas été réglée et qu'on n'aura pas établi quelles sont les règles pour les communications de ce genre et les voyages aériens.

La déclaration du secrétaire d'État aux Affaires extérieures disait clairement que, tant que l'Union soviétique n'acceptera pas de fournir des réponses et des explications et de reconnaître sa responsabilité, nous continuerons à suspendre les vols d'Aeroflot. Je pense que nous avons ainsi donné l'exemple et montré la voie à bien d'autres pays qui ont maintenant déclaré à l'Union soviétique: «Si vous voulez violer les règles de base, nous faisons bien de suspendre ces règles et de les réviser.»