

[Texte]

• 1625

Mr. McLeish: As a matter of fact, the air portion of the new bill dealing with an independent accident investigation commission is very closely aligned with what goes on in the United States. The Federal Aviation Administration retains the responsibility for the air safety program in the States. It also retains the responsibility for non-fatal accidents. This is similar to what is in the bill, the number of which I have forgotten. I am sorry, I have not even seen a copy of it, yet, but it has been printed.

In so far as the other aspects are concerned, in comparison with the NTSB, which in the U.S. is the National Transportation Safety Board, there are a number of differences because, I think, of the differences between U.S. and Canadian law. I think under other circumstances this will be discussed when it reaches the Committee stage.

Mr. McRae: I just think it is terribly important that we keep the investigative part separate from the safety part, and then we do not appear to have any conflict of interest. I think that is a very good move. Thank you.

Mr. McLeish: And that is the intention.

The Chairman: Thank you, Mr. McRae.

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, there are two areas that I would like to ask Mr. McLeish about, the first one is sort of local. I presume, Mr. Chairman, through you to Mr. McLeish, that he has been in the Regina airport, and has seen it at some time or other.

Mr. McLeish: Yes, I have.

Mr. Benjamin: I just wondered, because in case he had not, I would try to explain it.

I want to find out if there is some way the Ministry of Transport could be of some help to passengers requiring customs clearance and be of some help to the Department of National Revenue. I understand that there is some kind of an agreement or arrangement between MOT and National Revenue that there will be a limit of 40 people to be cleared through customs at the Regina airport because of the lack of physical facilities, particularly our security area. We had an occurrence in January of 49 people to be cleared, only 41 were cleared, and 8 had to go on to Calgary, stay overnight, clear customs, and come back to Regina. Then on the last Tuesday in February there was another incident where there were 52 people deplaned from a chartered flight from Barbados to Regina and Calgary. Forty were only going to be cleared, but the other twelve passengers were very vociferous and raised enough hell that they were deplaned and finally, after a long period of time, cleared customs.

I would like to ask you, Mr. McLeish, through you, Mr. Chairman, this question. The security area used for enplaning passengers will hold over 100 people. Many a Monday morning when I am coming to Ottawa there are 100 people in that area to board a stretched DC-8. Would it not be possible for

[Traduction]

M. McLeish: En réalité, la partie du bill qui parle de l'établissement d'une Commission d'enquête indépendante sur les accidents d'aéronefs s'inspire de très près de la législation américaine. Aux États-Unis, le programme de sécurité aérienne ainsi que les cas d'accidents n'entraînant pas mort d'homme relèvent de la compétence de l'Administration fédérale de l'aviation. Le projet de loi dont je parle, mais dont j'ai oublié le numéro comporte une disposition similaire. Je n'ai pas encore eu ce projet de loi sous les yeux, mais je sais qu'il a été imprimé.

Pour le reste, et pour répondre à votre question sur le *National Transportation Safety Board* aux États-Unis, je dirai qu'il existe de nombreuses différences entre la législation des États-Unis et celle du Canada. Je suppose que l'on en reparlera lorsque ce projet de loi sera étudié en comité.

M. McRae: Je crois que le secteur des enquêtes et celui de la sécurité aérienne doivent être indépendants, afin d'éviter tout conflit d'intérêt. C'est une très bonne décision. Merci.

M. McLeish: C'est bien notre intention.

Le président: Merci, monsieur McRae.

Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'aimerais interroger M. McLeish sur deux sujets et le premier a, dirais-je, un intérêt local. Monsieur le président, je suppose que M. McLeish a déjà eu l'occasion de se rendre à l'aéroport de Regina.

M. McLeish: Oui, en effet.

M. Benjamin: Je me posais la question, car si vous ne l'aviez pas connu, je vous aurais expliqué la situation.

Le ministre des Transports pourrait-il prendre des mesures afin d'aider les passagers qui doivent passer la douane à leur arrivée, et pourrait-il aider en même temps le ministère du Revenu national. Je crois savoir que le ministère des Transports et le ministère du Revenu national ont conclu un genre d'accord, selon lequel un maximum de 40 personnes pourraient subir les formalités de douanes à l'aéroport de Regina en raison de l'insuffisance des installations, et en particulier des installations de sécurité. Un jour de janvier dernier, 49 personnes se sont présentées à la douane; 41 seulement ont pu subir les formalités de douane, tandis que 8 ont dû se rendre à Calgary, y passer la nuit, revenir subir les formalités de douane avant de repartir à Regina. Un incident semblable s'est produit le dernier mardi de février: 52 personnes ont débarqué d'un vol nolisé en provenance des Barbades et à destination de Regina et Calgary. Quarante personnes étaient donc autorisées à passer la douane, mais les 12 autres passagers ont fait un scandale, ont réussi à débarquer et à passer la douane après avoir attendu très longtemps.

Monsieur le président, je voudrais poser la question suivante à M. McLeish: les installations de sécurité à l'intention des passagers au départ sont conçues pour plus de 100 personnes. Le lundi matin, lorsque je pars pour Ottawa, il y a à cet endroit environ 100 personnes qui attendent d'embarquer sur