

[Text]

involved in an incident and it either lives up to its international obligations or it does not. If it does not, it may be certified as being in default. If it is certified, a certain process flows. But it is not meant to be retroactive. It is not meant to apply to old incidents; it is meant to apply to incidents as they occur.

Senator Denis: Clause 5 reads:

Every air carrier that fails to comply with an order made under subsection 3(1) is guilty of an offence and liable . . . to a fine not exceeding ten thousand dollars.

The air carrier is not in control of the aircraft. If the aircraft is hijacked, the air carrier does not have control of the aircraft. In those circumstances, why would the air carrier be liable to a fine of \$10,000 for failing to comply with an order?

Mr. Clark: There are two separate issues here, Mr. Chairman. The order in question will relate to paragraphs (a) to (f) of subclause 3(1), and the order will prohibit the operating of an air service or the flying across Canada or a landing in Canada, and so forth. Once the aircraft is under the control of a hijacker, that of course is not a situation where the air carrier is failing to comply with an order, as the carrier is then not in control of the aircraft.

Senator Denis: Why not state in the bill that where the air carrier is not in control of the aircraft, it would not be subject to such a fine. It makes reference to "every air carrier"; it does not make any reference to whether or not the air carrier is in control.

Mr. Clark: There may be some confusion here, Mr. Chairman. The air carrier is the company, not the aircraft.

Senator Denis: A company or a private owner.

Mr. Clark: Yes. In any event, the company cannot be in violation of an order when it is not in control of the aircraft. If, for example, an Air Canada aircraft is hijacked and forced to fly to a defaulting state, what you are saying is that Air Canada could be liable to a fine of \$10,000, on the ground that it is violating an order stating that it is not supposed to fly to that state. But it is not Air Canada that is flying to that state; it is an aircraft under the control of a hijacker. Air Canada, in those circumstances, could not be charged with being in violation of the order because Air Canada is not flying the aircraft there; it is the hijacker who is taking the aircraft there.

The Chairman: Do you have any further comment, Senator Denis?

Senator Denis: No, Mr. Chairman.

Mr. Clark: If I may, Mr. Chairman, I should like to go back to the point raised by Senator Langlois. It seems to me that the insertion of the words "without justification" might meet Senator Langlois' point. I personally would not have any problem with the insertion of those words, nor would the department.

Senator Langlois: Or the words "without valid reason".

[Traduction]

serait survenu il y a quatre ans de cela. En cas de détournement, un État honore ses engagements internationaux ou ne le fait pas. Dans ce dernier cas, il peut être reconnu défaillant. Si c'est le cas, certaines mesures sont prises. Mais ces mesures ne sont pas rétroactives. Elles ne s'appliquent pas rétroactivement à des cas anciens, seulement aux cas nouveaux.

Le sénateur Denis: L'article 5 stipule:

Tout transporteur aérien qui n'obtempère pas à un décret du gouverneur en conseil commet une infraction et encoure sur déclaration sommaire de culpabilité une amende maximale de 10,000 dollars.

Le transporteur n'exerce pas de contrôle sur l'avion. Si l'avion est détourné, le transporteur n'a aucun contrôle sur l'avion, dans ces circonstances, pourquoi serait-il être condamné à payer une amende \$10,000 parce qu'il commet une infraction en n'obtempère pas à un décret?

M. Clark: Il y a deux questions différentes, monsieur le président. Le décret en question a trait aux alinéas a) jusqu'à f) du paragraphe 3(1), et le décret interdira l'exploitation d'un service aérien ou encore le survol du Canada ou encore l'atterrissage au Canada, etc. Dès que les responsables d'un détournement ont pris le contrôle de l'appareil, on ne peut pas dire que le transporteur n'obtempère pas au décret, car le transporteur n'exerce plus aucun contrôle sur l'avion.

Le sénateur Denis: Pourquoi ne pas dire dans le projet de loi que si le transporteur aérien ne contrôle pas l'avion, il ne peut être tenu de payer l'amende. On parle dans le projet de loi de «tout transporteur aérien», sans dire si le transporteur contrôle l'avion.

M. Clark: Les choses ne sont pas très claires. Monsieur le président, le transporteur c'est la compagnie aérienne et pas l'avion.

Le sénateur Denis: Une compagnie ou un propriétaire privé.

M. Clark: Oui. Dans tous les cas, la compagnie ne peut pas ne pas obtempérer à un décret, si elle ne contrôle pas l'avion. Si, par exemple, un avion d'Air Canada est détourné ou contraint de mettre le cap sur un État défaillant; ce que vous dites c'est qu'Air Canada peut être condamné à payer une amende de \$10,000 pour refus d'obtempérer à un décret interdisant à cet avion de se diriger vers cet État. Mais ce n'est pas Air Canada qui met le cap sur cet État. C'est un avion aux mains de pirates. Dans ces circonstances, Air Canada ne peut être tenue pour responsable de ne pas obtempérer au décret parce qu'Air Canada ne contrôle pas l'appareil, ce sont les pirates de l'air qui exercent le contrôle.

Le président: Est-ce que vous avez quelque chose à ajouter, sénateur Denis?

Le sénateur Denis: Non, monsieur le président.

M. Clark: Permettez-moi, monsieur le président, de revenir sur une question soulevée par le sénateur Langlois. Il me semble que si l'on insère les mots «sans justification», on pourrait donner satisfaction au sénateur Langlois. Personnellement, je ne trouve rien à redire à ce sujet pas plus d'ailleurs que le ministère.

Le sénateur Langlois: Ou les mots «sans raison valable».