

*Transports—Loi*

«de nouveau une demande avant d'en décider.»

● (1200)

—Madame la Présidente, la motion n° 21A, de même que les motions n°s 54A et 52A sont ce que nous appelons les amendements Fred Turner. La motion n° 21A a pour effet de supprimer la partie de la disposition en vertu de laquelle le nouvel Office national des transports n'est autorisé à réviser une de ses décisions qu'en présence de faits nouveaux. Notre amendement supprime cette restriction.

En fait, les mesures prévues dans le projet de loi C-18 sont pires que la procédure actuelle qui permet à la CCT de réviser ses propres décisions même en l'absence de faits nouveaux. Beaucoup critiquent la procédure actuelle parce que la CCT revoit finalement son propre travail.

J'espère que le secrétaire parlementaire écoute bien parce que la bonne méthode, surtout quand il s'agit d'exécution de la loi, consiste à renvoyer la question au tribunal de l'aviation indépendant qui revoit actuellement les règlements adoptés par Transports Canada dans le domaine du transport aérien. Je dis à mon ami d'en face que l'affaire Fred Turner ne se serait jamais produite si l'on avait suivi cette procédure.

Comme le gouvernement ne semble pas avoir l'intention de remédier au système injuste actuel, cet amendement permettra au moins d'éviter que de nouveaux obstacles empêchent un office d'évaluer une décision. M. Turner, un exploitant dûment autorisé, a perdu sa licence pour avoir remis ses rapports statistiques en retard. Sa licence a été annulée et le lendemain, la banque a saisi ses cinq appareils, son hangar et son matériel.

J'ai reçu ce matin du Bureau canadien de la sécurité aérienne des renseignements sur le cas d'un exploitant de Shefferville impliqué dans la mort de huit personnes. Il exploitait son entreprise sans les permis nécessaires et il est toujours autorisé à voler. Il ne remettait pas ses rapports en retard, mais huit personnes sont mortes.

Il y a deux poids deux mesures lorsqu'on perd sa licence pour avoir remis des rapports statistiques en retard, mais qu'on ne fait que payer une amende lorsqu'on exploite une entreprise sans permis valide ou sans licence de sécurité du Bureau canadien de la sécurité aérienne.

Permettez-moi de vous donner un autre exemple. *Spur Aviation* fonctionnait sans permis d'exploitation valide et on lui a imposé une amende de 19 500 \$. M. Turner a comparu comme témoin pour le gouvernement. Mais *Spur* n'a rien perdu d'autre et a encore ses appareils. Il faut que ces cas soient étudiés.

Les motions n°s 52A et 54A, dont nous débattons plus tard, s'appliquent aussi aux situations de ce genre. Nous devons rendre équitable tout le processus d'attribution de licences.

M. Turner a perdu sa licence parce qu'il n'avait pas remis ses rapports statistiques à temps. Sa licence a été annulée le jour où il a comparu comme témoin pour le gouvernement. Or, la compagnie aérienne qui était accusée, et contre laquelle M. Turner témoignait pour le compte du gouvernement, continue de fonctionner sans permis d'exploitation valide. J'invite le député de Lethbridge—Foothills (M. Thacker) à réfléchir au fait que cette compagnie continue d'assurer des services aériens sans un certificat de sécurité de Transports Canada.

Le gouvernement nous dit qu'il n'acceptera aucun compromis en matière de sécurité, mais a-t-il pour autant retiré sa licence à cette compagnie? Non. Je suppose que le gouvernement la laissera continuer jusqu'à ce qu'elle commette l'erreur impardonnable de ne pas remettre ses rapports statistiques à temps.

Le 30 septembre, un Beechcraft transportant sept passagers et un pilote s'est écrasé près de Shefferville. Il n'y a pas eu de survivants. La compagnie n'avait pas de permis d'exploitation, mais le gouvernement a-t-il retiré la licence? Pourquoi donc le ferait-il puisque les rapports statistiques de la compagnie sont à jour? Voilà le genre de norme de sécurité dont parle le gouvernement lorsqu'il dit qu'il n'acceptera aucun compromis. Le gouvernement s'intéresse davantage au carburant consommé et au nombre de passagers qu'au nombre des victimes. Le gouvernement doit réviser ses priorités dans le domaine de l'attribution de licences.

Ces amendements laissent une certaine latitude parce qu'ils prévoient que l'Office «peut» et non pas «doit» adopter un règlement relatif à ses procédures d'appel. Il faut espérer que les cas comme celui de Fred Turner seront finalement traités selon la plus élémentaire justice parce que la personne qui aura rendu le jugement initial ne pourra entendre l'appel.

Je pense que, si notre amendement était adopté, il serait impossible qu'un cas comme celui de M. Turner se produise de nouveau. Les infractions mineures, comme les manquements administratifs, seraient assujetties à la *Loi sur l'aéronautique* et punissables d'amendes ou de suspensions plutôt que de l'annulation de la licence.

Conformément aux règlements de Transports Canada, les licences ne peuvent être annulées que dans des cas extrêmement graves. Pourtant, si l'autorisation d'exploitation de Turnair a été annulée, ce n'est pas parce que la peine était proportionnée au crime, mais plutôt parce que la CCT n'avait pas le pouvoir d'imposer une amende.

L'article 107 lui donne ce pouvoir. Notre amendement à cet article garantit que les infractions de nature administrative seront punissables d'une amende qui ne dépassera pas 1,000 \$. Ainsi, il sera plus facile d'appliquer la réglementation actuelle sur le dépôt de documents parce que cette pénalité est non seulement applicable, mais crédible. Les petites compagnies aériennes tiendront à éviter ces amendes, et les plus grosses ne s'en croiront pas exemptées du seul fait de leur importance. En effet, je doute fort qu'un bureaucrate de la CCT décide d'annuler la licence d'Air Canada sans donner tout d'abord quelques coups de téléphone si cette compagnie négligeait d'envoyer un formulaire.

Notre amendement est d'autant plus significatif que certaines compagnies aériennes ont décidé de fonctionner sans autorisation d'exploitation. M. Turner avait une autorisation valide, mais ne pouvait pas fonctionner parce que ses avions avaient été saisis. Ce dernier incident, qui fait l'objet de documents que j'ai reçus ce matin, prouve d'après moi la nécessité de ces amendements, à commencer par la motion n° 21A. J'espère que le gouvernement conviendra qu'une procédure de ce genre devrait être possible.

● (1210)

L'appel ne devrait pas être entendu par le tribunal qui a jugé l'affaire la première fois, mais bien par une autre instance afin