

[Text]

Mr. Mazowita: As Mrs. MacNab indicated, if there is any indication of bias or that the minister has not complied with all the normal administrative rules in exercising this discretion, there would be an appeal to the Federal Court under section 18.

The Chairman: Are we talking about 641.

Mr. Mazowita: No, 671.

The Chairman: It will allow the minister to make interim orders that will give these recommendations an immediate mandatory effect while the permanent regulation is undergoing the normal process. That is 641. I gather Senator Oliver's point is that he wants to know where the heavy hand is appealable.

Mr. Mazowita: Redress under this legislation is where the minister decides to suspend or cancel the document or to impose a penalty levying a fine against an individual. But as to the initial issuance of a document, again there is no appeal to either the courts, except on these natural justice grounds, or to the Civil Aviation Tribunal such that that other body would somehow be empowered to order the document be issued. The act is drafted in this way, recognizing that the minister has the principle responsibility to insure the safety and competency of document holders, for the fact that privileges have to be exercised by only those who are competent and to insure that safety would not be put at risk.

Senator Atkins: I noted from your opening statement you refer to Pearson. I assume that Pearson is the model because it is the busiest and it causes the most difficulties in terms of addressing legislation and anything that you are dealing with. What authority does the federal government have in influencing the zoning process?

Mrs. Martin: Well, land use zoning falls in other areas. We have certain standards as far as building heights and so forth are concerned within the confines of the airport facility. What we are attempting to do here is to share those responsibilities with provincial zoning groups.

Senator Atkins: And municipalities?

Mrs. Martin: And municipalities, yes.

Senator Atkins: It seems, as I said to you before we came in tonight, that they lost control when you look at Pearson. It is going to present some pretty major problems in terms of any redevelopments of that airport.

Mrs. Martin: With the recommendations for the additional runways.

Senator Atkins: Yes. I realize that technology is improving, which probably helps to reduce the number of complaints, but is there a balance between the level of thrust that it takes to take off and the concern for noise control?

Mrs. Martin: Well, the changes that were bought in to have a faster thrust and get up higher into the air closer to the airport is something that was done deliberately to offset the noise complaints that were being received, and it allows the noise to take place on the airport grounds as opposed to out over the residential area. Many of the airlines went further on some of

[Traduction]

M. Mazowita: Comme l'a dit Mme MacNab, si on a l'impression que le ministre a manqué d'objectivité ou n'a pas respecté les règles administratives habituelles dans l'exercice de son pouvoir, il est possible d'en appeler à la Cour fédérale, au terme de l'article 18.

Le président: Nous sommes à l'article 6.41.

M. Mazowita: Non, 6.71.

Le président: Selon lequel le ministre peut prendre une décision temporaire, et rendre les recommandations immédiatement exécutoires, tandis que les règlements permanents suivent la procédure normale. C'est bien le 6.41. Le sénateur Oliver voudrait savoir à qui on peut en appeler si la décision est injuste.

M. Mazowita: Cette loi permet un recours lorsque le ministre décide de suspendre ou d'annuler un document, ou d'imposer une amende à une personne. Il n'y a cependant aucune possibilité d'appel devant les tribunaux ou devant le Tribunal de l'aviation civile, sauf pour cause de justice naturelle, en ce qui concerne la délivrance du document initial. La loi reconnaît que le ministre est principalement responsable de la sécurité et de la compétence des titulaires de documents, car les privilèges ne sont accordés qu'à ceux qui font la preuve de leur compétence et garantissent qu'ils ne présentent aucun risque pour la sécurité.

Le sénateur Atkins: J'ai constaté dans votre déclaration liminaire que vous parlez de l'aéroport Pearson. J'imagine qu'on le prend comme modèle, puisque c'est là qu'il y a le plus d'activités et le plus de difficultés de votre point de vue. Quelle est l'autorité du gouvernement fédéral en matière de zonage?

Mme Martin: Les règlements de zonage sur l'aménagement des terres relèvent d'autres secteurs. Nous imposons certaines normes concernant la hauteur des édifices, par exemple, dans l'enceinte de l'aéroport. Ce que nous visons ici, c'est un partage des responsabilités avec les autorités de zonage provinciales.

Le sénateur Atkins: Et les municipalités?

Mme Martin: Oui, et les municipalités.

Le sénateur Atkins: Comme je vous l'ai dit avant d'entrer ici ce soir, on a l'impression en regardant Pearson qu'on a lâché les rênes. Cela va poser de gros problèmes pour le réaménagement de l'aéroport.

Mme Martin: Avec l'ajout de nouvelles pistes.

Le sénateur Atkins: Oui. Je sais que la technologie ne cesse de progresser, ce qui permet sans doute de diminuer les plaintes, mais est-il possible d'atteindre un compromis entre le niveau de puissance nécessaire au décollage et l'atténuation du bruit?

Mme Martin: C'est délibérément qu'on l'a introduit des changements pour accélérer la puissance et de permettre aux avions d'atteindre une plus haute altitude plus près de l'aéroport, afin de réduire les problèmes de bruit. Le moment le plus bruyant intervient donc sur l'enceinte de l'aéroport plutôt que dans les quartiers résidentiels. Bon nombre des compagnies