

[Texte]

think it is better for them to carry out this function, partly perhaps because they feel, as you have mentioned, that we would return the cost to them and if we took it on it might be a more costly procedure. They are in a competitive market; they are competing with other nations and other airlines.

Mr. Benjamin: Since these are Department of Transport or CTC employees, why do not you recover the cost of the training of security personnel from the airlines?

Mr. Rodocanachi: We do recover some security costs. It is hard to break down the exact details, but on the security tax there is a security portion of the air transport tax on everybody who travels in Canada.

Mr. Benjamin: Does that cover your costs of training these supervisory personnel?

Mr. Withers: Mr. Chairman, I might respond to this part of the question. Included in the costs of security are a number of things. Mr. Rodocanachi has mentioned the equipment and the course structure and indeed the cost of establishing the training standards and doing the inspection. In addition to that, of course, there is the cost of other protective devices, all of which contribute to the air security issue. All of these are recovered through the air transportation tax.

I would like to supplement the answer to this question of the responsibility of the air carrier or the department. Just as the air carrier is responsible for the proficiency of the crew, for the mechanical state of the aircraft, equally so it is the responsibility of the air carrier to give to the pilot in command not only an airplane that is fit to fly, properly fuelled and all, but also one that is clean in respect of not having weapons or explosives on board. Just as with a ship, so with an aircraft: it is the captain who is in command and it is the captain's agent, namely the air carrier company itself, that has this responsibility. Neither the carriers nor ourselves would want to see that changed.

Mr. Benjamin: Even assuming that I was accepting your response 100%, do you not think that in the area of liability... if there is a failure on the part of the department, does the department carry any liability insurance, or will it have to come out of a Treasury Board vote?

Mr. Withers: Mr. Chairman, the Crown does not carry insurance.

Mr. Benjamin: Okay. I want to get to this business of hotels at airports. I am going to now talk about my own constituency. I would like to know why in heaven's name Regina was the place selected for a place to have an airport at the hotel? I think that—

[Traduction]

enthousiastes que nous à l'idée de prendre en charge les activités de filtrage. Ils préfèrent donc s'occuper eux-mêmes des formalités d'appel d'offres car ils savent bien, comme vous l'avez évoqué, que de toute façon ils devront à en assumer les coûts et que ces coûts seront sans doute plus élevés si le travail est confié au ministère. Or, les budgets sont extrêmement serrés sur ce marché concurrentiel où ils doivent tenir tête à d'autres pays et à d'autres transporteurs.

M. Benjamin: Étant donné qu'il s'agit d'employés du ministère des Transports ou de la CCT, pourquoi ne vous employez-vous pas à recouvrer les coûts de la formation du personnel de sécurité auprès des compagnies aériennes?

M. Rodocanachi: Nous recouvrons effectivement une partie des coûts de sécurité. Il est difficile de ventiler les coûts de façon exacte, mais il existe une partie réservée à la sécurité dans la taxe de transport aérien applicable à tous ceux qui voyagent au Canada.

M. Benjamin: Est-ce suffisant pour couvrir les coûts de la formation du personnel de surveillance?

M. Withers: Monsieur le président, permettez-moi de répondre à cette partie de la question. Le coût de la sécurité comprend plusieurs éléments. M. Rodocanachi a mentionné le matériel et l'infrastructure des cours sans compter évidemment les frais d'élaboration des normes de formation et les inspections. Naturellement, à cela s'ajoute le coût des autres dispositifs de protection qui se rattachent à la sécurité aérienne. Tous ces éléments sont recouverts au moyen de la taxe sur le transport aérien.

J'aimerais également ajouter quelques détails concernant la responsabilité du transporteur aérien ou du ministère. De la même manière que le transporteur est responsable de la compétence du personnel de bord et du bon état mécanique de l'appareil, il est tenu de s'assurer que le pilote prend le commandement d'un avion qui non seulement est en état de voler, et dont le plein de carburant a été fait, mais qui ne recèle pas d'armes ou d'explosifs. Si à bord du navire, le capitaine est le maître absolu, il en est de même dans les avions où le mandant du pilote, à savoir la compagnie aérienne elle-même, ne peut se soustraire à ses responsabilités. Ni les transporteurs ni nous-mêmes ne voulons changer cette réalité.

M. Benjamin: Même dans l'hypothèse où je me rallierais à 100 p. 100 à votre point de vue, ne croyez-vous pas que, sur le plan de la responsabilité civile, il y a quelque chose qui cloche? Le ministère a-t-il contracté une assurance-responsabilité civile ou doit-il faire appel aux crédits du Conseil du Trésor?

M. Withers: Monsieur le président, l'État n'est pas assuré.

M. Benjamin: D'accord. Je voudrais maintenant aborder la question des hôtels aux aéroports. Je pense en particulier à ma propre circonscription. Je voudrais savoir pourquoi diable Regina a été choisie pour la construction d'un aéroport à l'hôtel. A mon avis. . .