

*Aéronautique—Loi*

Les principales recommandations portaient sur la navigabilité, la déclaration des accidents et des incidents, la mise en application des lois et des règlements, les aides à la navigation, les aéroports non contrôlés et le personnel. Les recommandations de la commission Dubin sur la déclaration des accidents et des incidents, figurant dans le volume I, ont débouché sur l'adoption de la Loi sur le Bureau canadien de la sécurité aérienne qui avait été présentée par l'ancien ministre des Transports, l'honorable Jean-Luc Pepin. Le Bureau canadien de la sécurité aérienne remplit maintenant son rôle.

Le projet de loi modifiant la Loi sur l'aéronautique, que nous étudions, donne suite aux recommandations d'ordre législatif contenues dans les volumes 2 et 3 du rapport de la Commission Dubin. C'est la première fois qu'on s'efforce d'apporter des modifications globales à la Loi sur l'aéronautique depuis son adoption en 1919. Je crois qu'il y a eu des changements mineurs en 1921, mais pour l'essentiel la loi en vigueur jusqu'à maintenant est celle de 1919, et je pense qu'il ne viendra pas à l'idée de personne de nier que l'aviation a énormément évolué entre 1919 et 1985.

Les modifications proposées renforceront le programme d'application des règlements en accroissant les pouvoirs du ministère et les peines. On devrait ainsi éviter que se reproduisent des situations comme celles qu'à décrites Son Honneur le juge Dubin: des compagnies aériennes qui exploitent une ligne sans permis et sans respecter les règles de sécurité, qui font une concurrence déloyale aux compagnies légitimes et sur lesquelles les peines prévues actuellement n'ont pas d'effet dissuasif; des compagnies qui ne se conforment pas aux normes de sécurité et continuent à faire voler des avions dans des conditions dangereuses; des particuliers qui pilotent un avion sans observer les règlements ou les instructions des aiguilleurs du ciel.

Le juge Dubin a cité de nombreux exemples de ce genre dans son rapport. Les modifications proposées donneront au ministère les moyens voulus pour faire appliquer la loi avec plus de rigueur. Dans ce but, on réorganisera les infractions de manière à pouvoir poursuivre les coupables par mise en accusation dans certains cas, on augmentera le montant des amendes et il y aura de nouvelles peines pour les gens qui assurent illégalement un service aérien commercial, y compris la confiscation possible de l'appareil.

● (1600)

Les nouveaux articles accroissent également les pouvoirs administratifs relatifs à l'application de la loi et permettront de suspendre ou de retirer plus facilement un permis. Le ministère pourra imposer des amendes jusqu'à concurrence de \$1,000 pour certaines infractions aux règlements. C'est pratiquement une nouveauté au Canada, mais les autorités fédérales responsables de l'aéronautique aux États-Unis ont ce moyen à leur disposition, et les milieux de l'aviation canadiens ont préconisé cette mesure.

Les propositions permettant une application plus stricte de la loi seront toutefois contrebalancées par une méthode de révision des décisions administratives. A cette fin, on mettra sur pied un tribunal de l'aviation civile indépendant, conformément à la recommandation du juge Dubin. Cet organisme se prononcera sur les appels interjetés à la suite de l'imposition de peines administratives, et son travail sera rapide et assez peu formel. Il sera possible de contester la décision du ministère de

deux façons, tout d'abord en s'adressant à un seul membre du tribunal, puis à un groupe de trois membres.

En général, le tribunal pourra substituer sa propre décision à celle du ministère. Toutefois, quand il sera question de normes médicales ou d'incompétence professionnelle, il pourra seulement confirmer la décision du ministère ou soumettre de nouveau la question à celui-ci, étant entendu que le ministère a la responsabilité envers le public de vérifier la compétence des pilotes et des personnes travaillant dans l'aviation. Le tribunal sera composé de spécialistes de divers secteurs de l'aéronautique. Ses membres proviendront de toutes les régions du Canada, et la plupart siégeront au tribunal à temps partiel. Il s'agit en fait de mettre sur pied un système permettant de régler des questions de ce genre rapidement et sans complications inutiles en faisant appel à des gens qui ont la compétence technique voulue pour analyser tous les facteurs.

Le projet de loi permettra également de consolider le système de réglementation de l'aéronautique en accroissant les pouvoirs de réglementation actuels et en en créant de nouveaux, afin que tout ce qui vise à assurer la sécurité dans les airs puisse être rendu obligatoire. Jusqu'à présent, certaines questions pouvaient seulement faire l'objet de recommandations administratives.

De nouvelles réglementations interviendront notamment dans les secteurs suivants: fiabilité des produits aéronautiques tels que moteurs d'aéronefs et hélices; emplacement des aérodromes qui seront situés de façon à atténuer les risques de collision aérienne; installations de navigation aérienne, où les intervenants privés de plus en plus nombreux suivront les mêmes normes que le ministère des Transports; réglementation de la manutention des carburants aéronautiques garantissant l'utilisation des carburants indiqués et de carburants non pollués; assurance-responsabilité des aéronefs privés de façon à garantir l'indemnité du public pour les dégâts causés par des aéronefs.

Parallèlement à l'élaboration de ces modifications, le ministère des Transports s'est lancé dans une révision massive de la réglementation aérienne existante afin de la présenter sous une forme remaniée facilitant sa compréhension par le public aéronautique. Il est évident que si l'on veut avoir une législation et une réglementation qui soient respectées et parfaitement suivies, il est indispensable de faire en sorte que cette législation et cette réglementation soient clairement compréhensibles et rédigées dans un langage suffisamment clair et cohérent. En raison des multiples évolutions de l'industrie de l'aviation depuis 1919, un certain nombre de formulations et d'interprétations des réglementations ont posé des problèmes d'administration et d'application.

Le projet de loi prévoit aussi un certain nombre de dispositions en matière de zonage. Ces dispositions visent à clarifier les intentions et les procédures de zonage et à étendre les pouvoirs de zonage à des biens-fonds situés au voisinage d'installations de navigation aérienne. Ces modifications établissent une distinction entre le zonage des aéroports à des fins de sécurité telles que sécurité d'atterrissage et de décollage des aéronefs, et le zonage pour des raisons d'incompatibilité avec la présence d'aéroports, par exemple la protection des accès ou l'interdiction d'aménagements de biens-fonds qui seraient affectés par