

**PROJET DE LOI C-7 : LOI MODIFIANT LA LOI
SUR L'AÉRONAUTIQUE ET D'AUTRES LOIS
EN CONSÉQUENCE**

**Allison Padova
Division de l'économie**

Le 31 octobre 2007



Bibliothèque
du Parlement

Library of
Parliament

**Service d'information et
de recherche parlementaires**

HISTORIQUE DU PROJET DE LOI C-7

CHAMBRE DES COMMUNES

Étape du projet de loi	Date
------------------------	------

Première lecture : 29 octobre 2007

Deuxième lecture : 29 octobre 2007

Rapport du comité : 29 octobre 2007

Étape du rapport : 29 octobre 2007

Troisième lecture :

SÉNAT

Étape du projet de loi	Date
------------------------	------

Première lecture :

Deuxième lecture :

Rapport du comité :

Étape du rapport :

Troisième lecture :

Sanction royale :

Lois du Canada

Ce projet de loi n'a pas été adopté avant la fin de la 39^e législature, le 7 septembre 2008.

N.B. Dans ce résumé législatif, tout changement d'importance depuis la dernière publication est indiqué en **caractères gras**.

Renseignements sur l'historique du projet de loi :
Michel Bédard

THIS DOCUMENT IS ALSO
PUBLISHED IN ENGLISH

TABLE DES MATIÈRES

	Page
CONTEXTE	1
DESCRIPTION ET ANALYSE	2
A. Interprétation (art. 1 et 2)	3
B. Responsabilités du ministre (art. 4 et 5)	4
C. Redevances (art. 6 et 7)	5
D. Pouvoirs généraux de réglementation (art. 8 et 9)	5
E. Organismes désignés (art. 12)	7
F. Examen (art. 12)	9
G. Systèmes de gestion (art. 12)	9
H. Accords relatifs à l'analyse de données de vol (art. 12)	10
I. Communication volontaire (art. 12)	10
J. Zonage des aéroports (art. 13 à 17)	11
K. Dispositions générales relatives aux règlements, aux arrêtés et aux mesures de sécurité (art. 18 à 20)	12
L. Commissions d'enquête (art. 21)	12
M. Mesures relatives aux documents d'aviation canadiens (art. 22 à 31)	12
N. Interdictions, infractions et peines (art. 32 à 34)	13
O. Procédure relative à certaines contraventions (art. 35 et 36)	13
P. Application (art. 37 à 40)	15

	Page
Q. Nouvelle partie II – Enquêtes militaires mettant en cause des civils (art. 41).....	16
R. Poursuites (art. 42)	22
S. Modifications corrélatives (art. 43 à 46).....	22
T. Dispositions transitoires (art. 47 et 48).....	23
U. Entrée en vigueur (art. 49)	23
COMMENTAIRE.....	23



CANADA

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

PROJET DE LOI C-7 : LOI MODIFIANT LA LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE
ET D'AUTRES LOIS EN CONSÉQUENCE*

CONTEXTE

Le projet de loi C-7 : Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique et d'autres lois en conséquence à la Chambre des communes, avait été présenté à la première session de la 39^e législature en tant que projet de loi C-6. À la suite d'une motion adoptée à la Chambre le 25 octobre 2007, le projet de loi C-7 a été rétabli à l'étape de la troisième lecture à la Chambre des communes. Il ressemble beaucoup à de nombreux égards à ses prédécesseurs, les projets de loi C-6 et C-62, qui portaient le même titre. Le projet de loi C-62 a été présenté à la Chambre des communes le 28 septembre 2005 (1^{re} session, 38^e législature) et est mort au *Feuilleton* à la dissolution du Parlement sans avoir dépassé la première lecture. Les représentants de Transports Canada soutiennent que les modifications de fond à la *Loi sur l'aéronautique* (LSA) contenues dans le projet de loi C-7 s'imposent pour améliorer la sécurité de l'aviation et harmoniser la LSA avec les autres lois relatives aux transports qui ont été mises à jour récemment.

Les principales modifications à la LSA proposées dans le projet de loi comprennent :

- des pouvoirs additionnels en matière de réglementation dans des domaines comme les émissions des aéronefs et les mesures pour réduire les effets négatifs de la fatigue, de même que des systèmes de gestion de la sécurité pour les titulaires de documents d'aviation canadiens;
- de nouveaux pouvoirs, comparables à ceux du Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports, accordés au directeur des enquêtes sur la

* Avertissement : Par souci de clarté, les propositions législatives du projet de loi décrit dans le présent résumé législatif sont énoncées comme si elles avaient déjà été adoptées ou étaient déjà en vigueur. Il ne faut pas oublier, cependant, qu'un projet de loi peut faire l'objet d'amendements au cours de son examen par la Chambre des communes et le Sénat, et qu'il est sans effet avant d'avoir été adopté par les deux chambres du Parlement, d'avoir reçu la sanction royale et d'être entré en vigueur.

navigabilité des Forces canadiennes, pour lui permettre d'enquêter sur les incidents et les accidents d'avion mettant en cause du personnel militaire et des entrepreneurs civils;

- des dispositions visant à encourager les employés des titulaires de documents d'aviation canadiens à signaler volontairement des préoccupations relatives à la sécurité, sans crainte de poursuite ou de mesure disciplinaire;
- des dispositions permettant d'accroître l'autoréglementation dans les secteurs à faible risque de l'industrie aéronautique (comme la pulvérisation des cultures);
- des outils additionnels pour aider le ministre des Transports (le ministre) à faire observer la LSA et à imposer des peines accrues en cas d'infraction.

Le projet de loi C-7 fait également état des amendements apportés par le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes à la première session de la 39^e législature, qui, entre autres :

- précisent que les dispositions du *Code canadien du travail* l'emportent sur celles de la LSA en cas d'incompatibilité entre les deux;
- obligent le ministre à faire en sorte que les activités aéronautiques soient gérées en tout temps selon les plus hautes normes de sécurité établies par les organisations internationales et à maintenir un programme de surveillance et d'inspection de la sûreté aéronautique;
- accroissent les pouvoirs de réglementation du ministre concernant les systèmes de gestion de la sécurité;
- accroissent les pouvoirs de réglementation du ministre concernant les organismes désignés et retardent de trois ans l'entrée en vigueur des dispositions relatives à la désignation.

Les principaux amendements apportés par le Comité de la Chambre sont notés dans la partie qui suit.

DESCRIPTION ET ANALYSE

Un grand nombre d'amendements proposés au projet de loi peuvent être considérés de procédure ou de pure forme. Par exemple, certains articles modifient uniquement la version française ou anglaise de la LSA et de nombreuses autres dispositions sont corrélatives aux modifications des définitions proposées. Les articles suivants ne proposent aucun changement de fond à la pratique actuelle ou ne contiennent que des amendements de pure forme

et, pour cette raison, ne sont pas inclus dans la présente analyse : 3, 18, 20, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 29, 30, 34 et 39. D'autres articles peuvent contenir des changements de forme et des changements de fond, mais seuls ces derniers sont analysés dans le présent résumé législatif.

A. Interprétation (art. 1 et 2)

L'article premier du projet de loi apporte des modifications aux définitions figurant à l'article 3 de la LSA. Par exemple, il élargit la définition du terme « aéronef », précise la définition de « service aérien commercial » et ajoute de nouvelles définitions des termes « multipropriété », « texte d'application » et « violation ». La définition de « ministre » est modifiée de façon à permettre au gouverneur en conseil de charger tout ministre autre que le ministre des Transports de l'application de la LSA. Les définitions actuelles n'ont pas causé jusqu'ici de difficultés sur le plan de l'administration ou de l'observation, mais les modifications aux définitions contenues dans le projet de loi visent à accroître la clarté ou sont jugées nécessaires en raison d'autres modifications apportées à la LSA. Le Comité de la Chambre a ajouté la définition de « système de gestion ».

L'article 2 du projet de loi ajoute à la LSA le nouvel article 3.1, qui énonce l'objet de la LSA. Cet énoncé donne suite aux demandes des intervenants désireux de faire mettre en lumière le mandat du ministre en matière de sûreté et de sécurité. Voici les objectifs précis qui s'en dégagent :

- assurer et promouvoir la sécurité et la sûreté aériennes;
- reconnaître la responsabilité des personnes régies par la LSA en ce qui concerne la sécurité et la sûreté de leurs activités conformément à la LSA;
- encourager la collaboration à l'élaboration d'orientations, de programmes et de règles de droit modernes, souples et efficaces en vue de l'amélioration continue de la sécurité et de la sûreté des activités aéronautiques;
- établir des mécanismes efficaces d'observation et d'application de la LSA;
- veiller à ce que le Canada respecte ses obligations internationales en matière d'activités aéronautiques.

Le Comité de la Chambre a ajouté, à l'article 2 du projet de loi, un nouvel article 3.2 à la LSA précisant que les dispositions du *Code canadien du travail* l'emportent sur celles de la LSA en cas d'incompatibilité entre les deux.

L'objet de la LSA est censé être en conformité avec celui de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* et celui de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* et s'appliquer également au ministre de la Défense nationale en ce qui concerne les activités aéronautiques militaires.

B. Responsabilités du ministre (art. 4 et 5)

L'article 4 du projet de loi apporte de nombreuses modifications à l'article 4.2 de la LSA, lequel décrit les responsabilités ministérielles. La majeure partie des changements visent à clarifier les dispositions législatives et à en assurer la conformité avec la pratique. Par exemple, le projet de loi précise le rapport entre certaines responsabilités ministérielles et les attributions de NAV Canada en proposant que certaines dispositions de la LSA s'appliquent sous réserve de l'article 10 de la *Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile*. En outre, l'article 4 du projet de loi précise que le ministre ne peut pas procéder à des enquêtes ayant pour objet de dégager les causes et les facteurs d'un accident ou d'un incident aérien, afin d'éviter le chevauchement avec le mandat du Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports. L'article 4 ajoute également à la LSA le nouveau paragraphe 4.2(3), qui renvoie à une nouvelle partie II de la LSA et donne au ministre de la Défense nationale le pouvoir de participer aux enquêtes portant sur des accidents militaro-civils. Le directeur des enquêtes sur la navigabilité, qui sera désigné par le ministre de la Défense nationale, procédera aux enquêtes. Cette modification est rendue nécessaire par l'utilisation accrue des services d'entrepreneurs civils dans le domaine de l'aviation militaire et l'absence du pouvoir approprié conféré par la loi au ministre de la Défense nationale pour les rapports avec les civils en cas d'incidents ou d'accidents les mettant en cause. Le Comité de la Chambre a amendé la partie de l'article 4.2 de la LSA avant l'alinéa a) pour ajouter aux autres responsabilités du ministre, décrites dans cet article, l'obligation de faire en sorte que les activités aéronautiques soient gérées selon les plus hautes normes de sécurité. Il a aussi ajouté un nouveau paragraphe 4.2 (1.1) qui oblige le ministre à « maintenir un programme de surveillance et d'inspection de la sécurité aérienne afin d'atteindre le niveau de sécurité le plus élevé fixé par lui ».

L'article 5 du projet de loi ajoute à la LSA le nouvel article 4.31, qui autorise le délégataire des autorisations du ministre de la Défense nationale relatives à la navigabilité à subdéléguer ces attributions à toute personne qui relève de lui. Cette disposition vise à conférer une certaine souplesse au ministère de la Défense nationale dans le cadre de son nouveau rôle dans le domaine de l'aviation militaro-civile.

C. Redevances (art. 6 et 7)

L'article 6 du projet de loi modifie le paragraphe 4.4(6) de la LSA, lequel décrit les sûretés requises pour le paiement des redevances applicables aux installations ou aux services fournis au nom du ministre. Il ajoute aussi à la LSA les nouveaux paragraphes 4.4(6.1) à (6.3), qui décrivent un nouveau mécanisme d'observation visant à inciter toute personne ayant des redevances à l'endroit du ministre à s'en acquitter. De fait, ces modifications servent à élargir l'application des dispositions au-delà des propriétaires et des exploitants d'aéronefs (y compris, par exemple, les propriétaires d'installations et les fournisseurs de services) et autorisent le ministre à suspendre ou à refuser de délivrer, de renouveler ou de modifier un document d'aviation canadien tant que le paiement est en défaut. Il est prévu que ces dispositions auront pour effet de réduire les coûts assumés par le ministre pour le traitement des redevances en défaut.

L'article 7 du projet de loi modifie l'article 4.5 de la LSA, lequel fait état du droit qu'a le ministre de demander au tribunal de rendre une ordonnance l'autorisant à saisir et à détenir les biens d'une personne en défaut de paiement des redevances dues. Il précise que le ministre peut demander qu'une ordonnance soit rendue sans égard au fait qu'une poursuite a été engagée ou non relativement au recouvrement. Selon le libellé actuel, il semble qu'un jugement relatif à la poursuite doive avoir été rendu avant que le ministre puisse exercer les pouvoirs prévus à l'article 4.5.

D. Pouvoirs généraux de réglementation (art. 8 et 9)

L'article 8 du projet de loi, en plus des changements de forme, apporte également des changements de fond à l'article 4.9 de la LSA, qui décrit les pouvoirs généraux de réglementation du gouverneur en conseil en matière d'aéronautique. Parmi les modifications de fond se trouvent les nouveaux pouvoirs de réglementation concernant explicitement ce qui suit :

- les émissions des aéronefs, pour assurer la conformité aux normes internationales;
- l'agrément des personnes autres que les transporteurs aériens qui utilisent un aéronef pour le transport de passagers, étant donné l'utilisation accrue de gros aéronefs par les entreprises;
- les mesures, notamment celles limitant le nombre d'heures de travail, pour réduire les effets négatifs de la fatigue chez d'autres catégories d'employés;
- le montant minimum de l'assurance-responsabilité que doivent détenir les exploitants d'aérodromes et d'installations connexes, les fournisseurs de services liés à l'aéronautique, ainsi que les propriétaires et les exploitants d'aéronefs.

Le Comité de la Chambre accorde au gouverneur en conseil un pouvoir de réglementation supplémentaire, aux termes du nouvel alinéa 4.9c.1) de la LSA, soit celui de prendre des règlements concernant les systèmes et les programmes de gestion de la sécurité qui prévoient :

- la nomination d'un gestionnaire supérieur responsable en vertu de la LSA et chargé de rendre compte du respect des exigences du système ou du programme de gestion de la sécurité applicable;
- la mise en œuvre d'une mesure corrective suffisante pour maintenir le niveau de sécurité le plus élevé;
- la surveillance et l'évaluation du niveau de sécurité atteint;
- la participation des employés à l'élaboration, l'application et l'opération du système ou du programme de gestion de la sécurité.

L'article 8 du projet de loi abroge également les alinéas 4.9p), q) et r) de la LSA, qui ont trait aux pouvoirs de réglementation du gouverneur en conseil relativement aux enquêtes sur les accidents aériens ayant pour objet de dégager les causes et les facteurs d'un accident ou d'un incident mettant en cause un aéronef (voir l'art. 4 du projet de loi).

L'article 9 du projet de loi rétablit lesdits alinéas 4.9p), q) et r), mais dans le nouvel article 4.901 de la LSA, et précise qu'ils s'appliquent seulement aux enquêtes effectuées par le ministre de la Défense nationale.

L'article 10 du projet de loi modifie le paragraphe 4.91(1) de la LSA pour habiliter le gouverneur en conseil à prendre des règlements autorisant le ministre, par arrêté, d'enjoindre à NAV CANADA d'*ajouter* un service de navigation aérienne civile lorsque la sécurité le justifie. Actuellement, le paragraphe 4.91(1) habilite le gouverneur en conseil seulement à prendre des règlements pour autoriser le ministre, par arrêté, d'enjoindre à NAV CANADA de *maintenir* ou d'*accroître* les services de navigation aérienne civile déjà fournis par NAV CANADA.

L'article 11 du projet de loi remplace l'article 5 de la LSA, lequel prévoit les pouvoirs de réglementation concernant la fatigue et l'assurance-responsabilité. Étant donné que cette disposition a été déplacée à l'article 4.9 de la LSA par l'article 8 du projet de loi, le nouveau libellé proposé de l'article 5 de la LSA décrit le mode de notification ou de signification exigé en vertu de la LSA. Il s'agit d'une disposition générale applicable à tous les

articles de la LSA traitant de la notification ou de la signification. L'article 11 du projet de loi modifie également le libellé de l'article 5.1 de la LSA, en vertu duquel le ministre ou son délégué peut fermer l'espace aérien pour la sécurité ou la sûreté aériennes et la protection du public, comme cela s'est produit le 11 septembre 2001. Le texte modifié élargit la portée des motifs justifiant la fermeture de l'espace aérien pour y inclure l'intérêt public.

L'article 12 du projet de loi ajoute à la LSA les nouveaux articles 5.31 à 5.398 relativement à deux des objets les plus importants du projet de loi, à savoir :

- désigner des organismes de l'industrie aéronautique qui sont chargés de surveiller les activités de leurs membres dans les secteurs à faible risque (comme la pulvérisation des récoltes);
- prescrire les systèmes de gestion que les titulaires de document d'aviation canadien devraient adopter si des règlements étaient pris à cet effet.

E. Organismes désignés (art. 12)

En déléguant certains pouvoirs de surveillance à des organismes de l'industrie aéronautique désignés, le ministère espère concentrer ses ressources limitées sur les segments à risque élevé de l'industrie aéronautique. Les dispositions visant à autoriser ce changement sont les suivantes :

- Le nouvel article 5.31 de la LSA autorise le ministre à désigner des organismes qui répondent aux conditions établies par règlement et à leur remettre un certificat de désignation précisant leurs attributions et les conditions d'exercice de celles-ci. Les organismes désignés peuvent être certifiés pour l'établissement de normes pour l'agrément et de règles régissant les activités aéronautiques, ainsi que la surveillance de l'observation.

Le Comité de la Chambre a amendé l'article 5.31 en fixant deux conditions précises à la désignation, devant s'ajouter à toute condition établie par règlement. Ainsi, pour pouvoir être désigné, un organisme doit :

- avoir fait l'objet d'une étude sur la sécurité aéronautique ayant démontré que ses activités représentaient un niveau de risque peu élevé en matière de sécurité et de sûreté aériennes;
- ne pas compter parmi ses activités le transport aérien de passagers payants.

Le Comité de la Chambre a aussi ajouté à la LSA :

- le nouveau paragraphe 5.31(1.2) qui oblige le ministre à fournir chaque année au Parlement une liste des organismes désignés;
 - le nouveau paragraphe 5.31(7) suivant lequel le ministre doit maintenir un programme de surveillance et d'inspection des activités aéronautiques des titulaires de certificat de désignation;
 - le nouveau paragraphe 5.31(8) obligeant le ministre à examiner et à approuver les normes et les règlements établis par l'organisme désigné afin que celui-ci puisse exercer ses attributions en vertu du paragraphe 5.31(2).
- Le nouvel article 5.32 de la LSA dispose que le demandeur qui ne réussit pas à obtenir ou à renouveler un agrément, une approbation ou une autorisation auprès d'un organisme désigné peut déposer devant le Tribunal des Transports une requête en révision des décisions concernant la sécurité et la sûreté sur le plan technique, mais non celles fondées sur le non-paiement des redevances. L'article décrit le processus suivi devant le Tribunal, lequel donnera lieu soit à la confirmation de la décision rendue par l'organisme désigné, soit au renvoi de l'affaire au ministre pour examen. Le processus suivi devant le Tribunal relativement aux agréments accordés par l'organisme désigné est similaire à celui actuellement en place pour les demandes d'appel des décisions concernant les documents d'aviation canadiens.
 - Le nouvel article 5.33 de la LSA dispose que le demandeur peut en appeler de la décision du Tribunal seulement s'il se présente à l'audience portant sur la requête en révision ou s'il fait valoir des motifs valables justifiant son absence. Le Tribunal peut soit rejeter l'appel, soit renvoyer l'affaire au ministre pour examen.
 - Le nouvel article 5.34 de la LSA précise que le ministre peut confirmer, réviser ou annuler la décision de l'organisme désigné dans l'intérêt de la sécurité et de la sûreté aéronautiques.
 - Le nouvel article 5.35 de la LSA autorise l'organisme désigné à recouvrer, au moyen de redevances, les frais entraînés par l'exécution de ses attributions.
 - Le nouvel article 5.36 de la LSA dispose que l'organisme désigné doit consulter les personnes concernées lorsqu'il souhaite établir ou modifier les normes, les règles ou les redevances. L'information doit être publiée sur Internet et des copies imprimées doivent être disponibles dans les bureaux de l'organisme.
 - Le nouvel article 5.37 de la LSA permet aux parties concernées de demander au ministre de réviser le montant des redevances qui a été publié. La décision du ministre est sans appel; il peut ordonner à l'organisme désigné de modifier le montant des redevances et de rembourser, le cas échéant, le trop-perçu.
 - Le nouvel article 5.38 de la LSA confie au gouverneur en conseil le pouvoir de prendre des règlements nécessaires à l'application des articles 5.31 à 5.37, à savoir des règlements concernant les conditions auxquelles doit répondre un organisme désigné et établissant les principes qu'il doit respecter pour la fixation des redevances. Les règlements pris en application de cet article seront élaborés de concert avec les intervenants par l'intermédiaire du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne.

F. Examen (art. 12)

- Le Comité de la Chambre a ajouté un nouvel article 5.381 à la LSA, qui exige que, à l'expiration d'un délai de trois ans à compter de leur entrée en vigueur, les articles 5.31 à 5.38 soient déferés au comité de chaque chambre du Parlement qui est habituellement chargé des questions de transport aérien, et que chaque comité procède à l'examen de ces articles dès que cela est matériellement possible et présente dans les six mois un rapport assorti de recommandations concernant le maintien en vigueur de ces articles.

G. Systèmes de gestion (art. 12)

- Le nouvel article 5.39 de la LSA permet au gouverneur en conseil de prendre des règlements concernant les titulaires de documents d'aviation canadiens. Les titulaires pourront être tenus d'établir et de mettre en œuvre des systèmes de gestion ou de désigner des personnes pour le faire à leur place, et des examens et des vérifications de leurs systèmes pourront avoir lieu. Les systèmes de gestion pourront comporter la promotion d'une politique et d'une culture de la sécurité au sein de l'organisation; de la documentation; la formation de personnel et des procédures de contrôle de la qualité; la gestion du risque; des procédures de déclaration d'incidents; et des exigences concernant la tenue de vérifications et d'examens internes. Le *Règlement de l'aviation canadien* exige déjà indirectement, de certains titulaires de documents d'aviation canadiens, certains aspects de systèmes de gestion.
- Le Comité de la Chambre a ajouté un nouvel article 5.3901 à la LSA, qui oblige le ministre à inspecter les activités aéronautiques du titulaire de document d'aviation canadien qui doit disposer d'un système de gestion.
- Le nouvel article 5.391 de la LSA donne au ministre la possibilité de ne pas suspendre un document d'aviation canadien ou de ne pas imposer une amende si le système de gestion du titulaire est jugé déficient. Il confère au ministre le pouvoir d'enjoindre au titulaire de prendre des mesures correctives à l'égard des lacunes qui occasionnent des risques inacceptables, une solution de rechange jugée moins perturbatrice que la suspension.
- Le nouvel article 5.392 de la LSA garantit la confidentialité des renseignements fournis au ministre dans le cadre d'un processus prévu par le système de gestion d'un titulaire de documents d'aviation canadiens. Dans certains cas, le ministre peut communiquer l'information sans le consentement de l'employeur ou de l'employé, mais l'information ne peut être utilisée ni contre l'un ni contre l'autre. Par cette disposition, le ministère souhaitait établir un équilibre entre la nécessité, pour les titulaires de documents d'aviation canadiens, d'avoir à l'interne des procédés qui encouragent la déclaration des préoccupations en matière de sécurité sans auto-incrimination et le pouvoir du ministre d'utiliser l'information qui entre en sa possession. Il n'existe actuellement aucune disposition protégeant la confidentialité de renseignements auto-incriminants quand ils entrent en possession du ministre.

Le Comité de la Chambre a précisé en outre, dans le nouveau paragraphe 5.392(3) de la LSA, que le titulaire de document d'aviation canadien ne peut faire usage de renseignements communiqués dans le cadre du système de gestion lorsqu'il engage une procédure

disciplinaire contre l'employé qui les a communiqués, si ce n'est en conformité avec le système de gestion. Il a également ajouté le paragraphe 5.392(4) visant à protéger l'employé qui a communiqué les renseignements contre des représailles de la part du titulaire de document d'aviation canadien, dont des mesures portant atteinte à son emploi ou à ses conditions de travail.

- Le nouvel article 5.393 de la LSA reprend les dispositions de l'article 5.392, sauf qu'il vise les renseignements tirés d'un enregistreur des données de vol par l'utilisateur d'aéronefs et qui pourraient être mis à la disposition du ministre. Au moyen de cet article, le ministère souhaite encourager la collecte, l'analyse et l'utilisation de renseignements tirés d'un enregistreur de données par les utilisateurs d'aéronefs en faisant en sorte qu'ils soient généralement traités de manière confidentielle s'ils sont mis à la disposition du ministre.

Le Comité de la Chambre a ajouté le paragraphe 5.393(3) à la LSA, qui interdit au propriétaire d'un aéronef de faire usage de renseignements provenant d'un enregistreur de données de vol recueillis dans le cadre d'un système de gestion lorsqu'il engage une procédure disciplinaire contre un de ses employés, si ce n'est en conformité avec les conditions établies relativement à ce processus.

H. Accords relatifs à l'analyse de données de vol (art. 12)

- Le nouvel article 5.394 de la LSA prévoit que le ministre peut conclure avec tout utilisateur d'aéronef un accord portant sur la collecte, l'analyse, l'utilisation et la communication de renseignements provenant d'un enregistreur de données de vol. Il s'agirait d'utiliser les données pour réviser les exigences réglementaires, de les partager avec d'autres utilisateurs et d'améliorer la sécurité aérienne. Il existe déjà un programme à participation facultative de partage de renseignements provenant d'un enregistreur de données de vol.

Le Comité de la Chambre a ajouté dans cet article que le ministre doit consulter les employés de l'utilisateur d'aéronef visés par l'accord avant de conclure celui-ci.

I. Communication volontaire (art. 12)

- Les nouveaux articles 5.395 à 5.398 de la LSA établissent le cadre législatif d'un programme de communication volontaire de renseignements sur les infractions touchant à la sûreté et à la sécurité aériennes. Les personnes qui communiquent de tels renseignements sont assurées d'une confidentialité et d'une immunité conditionnelles. Par exemple, l'immunité ne s'applique pas si la personne qui communique les renseignements a commis volontairement une infraction et a déjà bénéficié de l'immunité en vertu du programme de communication volontaire au cours des deux années précédentes. Les limites d'utilisation des renseignements sont indiquées à l'article 5.397 de la LSA, et l'article 5.398 de la LSA autorise le gouverneur en conseil à prendre des règlements relativement à la mise en œuvre du programme.

Le Comité de la Chambre a ajouté un nouveau paragraphe 5.397(5) à la LSA, interdisant l'utilisation des renseignements signalés volontairement aux termes de l'article 5.395 dans le but d'exercer des représailles contre un employé, notamment des mesures portant atteinte à son emploi ou à ses conditions de travail.

J. Zonage des aéroports (art. 13 à 17)

Les articles 13 et 14 du projet de loi apportent des modifications de forme et de fond à l'article 5.4 de la LSA concernant le zonage des aéroports. Parmi les changements de fond, on note le remplacement du terme « aéroport » par le terme plus large « aérodrome » dans la définition et les mentions du terme. Par exemple, l'article 13 modifie le titre de l'article 5.4, qui devient « Zonage des aérodromes ». L'article 14 étend la disposition conférant le pouvoir de zoner afin de prévenir les interférences électroniques dans le voisinage de l'« équipement ».

L'article 15 du projet de loi modifie le paragraphe 5.6(1) de la LSA en indiquant quand et où les règlements sur le zonage des aérodromes doivent être publiés.

L'article 16 du projet de loi modifie les articles de la LSA qui indiquent la façon dont le ministre fait appliquer le règlement sur le zonage. Le changement de fond à l'article 5.7 de la LSA consiste à ajouter le mot « destruction » aux mesures que peut prendre le ministre à l'endroit d'un immeuble, d'une structure ou d'un objet en contravention d'un règlement de zonage et permet au ministre de recouvrer les coûts engagés pour faire appliquer le règlement de zonage. Actuellement, le ministre peut enlever ou modifier ces choses, mais ne peut recouvrer les dépenses découlant de l'application du règlement de zonage.

L'article 17 du projet de loi élargit la capacité du gouvernement fédéral de conclure des accords de zonage avec les gouvernements provinciaux prévue à l'article 5.81 de la LSA. Actuellement, le gouvernement fédéral peut conclure des accords avec les provinces uniquement pour le zonage d'aéroports qui n'ont pas déjà été zonés par le gouvernement fédéral et uniquement pour des raisons de sécurité. La modification élargit la prérogative du gouvernement de conclure des accords de zonage concernant tous les aérodromes et ajoute le pouvoir de zoner pour cause d'interférences de nature électrique.

L'article 17 du projet de loi ajoute à la LSA les nouveaux articles 5.82 à 5.85, qui autorisent le ministre à pénétrer sur des terres privées, avec ou sans l'autorisation du propriétaire ou du locataire, et à couper et à retirer la végétation qui présente un risque pour la sécurité d'utilisation des aéronefs d'un aéroport situé dans le voisinage. Le ministre doit consulter l'exploitant de l'aéroport et indemniser le propriétaire ou le locataire de toute diminution en valeur de son droit ou de son intérêt relatif au bien-fonds. L'exploitant de l'aéroport est tenu de rembourser au ministre le montant de l'indemnité versée. Ces dispositions sont nécessaires, parce que toute la végétation n'est pas assujettie au règlement de zonage et que tous les aéroports ne sont pas zonés. La marche à suivre si le ministre est incapable de s'entendre avec le propriétaire ou le locataire est énoncée dans ces dispositions et reprend le processus prévu à

l'actuel paragraphe 5.7(6) de la LSA, en vertu duquel le ministre est autorisé à pénétrer sur des biens-fonds pour corriger une contravention de zonage.

K. Dispositions générales relatives aux règlements, aux arrêtés,
et aux mesures de sécurité (art. 18 à 20)

L'article 19 du projet de loi ajoute à la LSA le nouvel article 5.91, qui confère au ministre le pouvoir d'exempter une personne, un produit aéronautique, un aéroport, une installation, un service ou des catégories de ceux-ci de l'application d'un règlement, d'une ordonnance ou d'une mesure de sécurité décrite à l'actuel paragraphe 5.9(2) sur le ministre de la Défense nationale, pour toute question touchant à la défense.

L. Commissions d'enquête (art. 21)

L'article 21 du projet de loi concerne les dispositions de la LSA qui autorisent le ministre de la Défense nationale à établir une commission d'enquête pour enquêter sur la sécurité aérienne. Étant donné que la nouvelle partie II de la LSA (art. 41) crée le directeur des enquêtes sur la navigabilité à cette fin, l'article 21 abroge l'article 6.3 de la LSA et fait passer le contenu de l'article 6.4 à la nouvelle partie II de la LSA.

M. Mesures relatives aux documents d'aviation canadiens (art. 22 à 31)

L'article 28 du projet de loi apporte des modifications de forme et de fond à l'article 7 de la LSA, qui décrit le pouvoir du ministre de suspendre un document d'aviation canadien en cas de menace immédiate pour la sûreté ou la sécurité et la prérogative du titulaire du document de demander une révision de la décision par le Tribunal. Les modifications de fond limitent les décisions des membres du Tribunal à la confirmation de la décision du ministre ou au renvoi de la décision au ministre pour qu'il procède à un réexamen [par. 7(7)) et précisent que la suspension initiale demeure en vigueur jusqu'après le réexamen (nouveau par. 7(7.1)]. Actuellement, le Tribunal peut renverser la décision du ministre de suspendre un document d'aviation, même si la sûreté et la sécurité de l'aviation relèvent du ministre.

L'article 31 du projet de loi modifie l'article 7.21 de la LSA en ajoutant des motifs additionnels pour lesquels le ministre peut suspendre ou refuser de délivrer, de renouveler ou de modifier un document d'aviation canadien. La disposition modifiée comprend l'existence d'une créance impayée du titulaire du document d'aviation canadien au nombre des motifs

auxquels le ministre pour recourir à une telle mesure; les dispositions actuelles ne s'appliquent pas à une amende imposée par un tribunal.

N. Interdictions, infractions et peines (art. 32 à 34)

L'article 32 du projet de loi augmente les amendes imposées aux personnes physiques et morales reconnues coupables d'une infraction prévue à la partie I de la LSA. Il remplace les paragraphes 7.3(3.1) à 7.3(6) de la LSA par les deux paragraphes 7.3(4) et 7.3(5), qui ont pour objet d'harmoniser davantage les sanctions prévues par la LSA avec celles qui sont prévues par d'autres lois en matière de transport et de les rendre dissuasives. En cas de déclaration de culpabilité par procédure sommaire, l'amende maximale est portée de 5 000 à 100 000 \$ pour une personne physique et de 25 000 à 1 000 000 \$ pour une personne morale.

L'article 33 du projet de loi modifie l'article 7.31 de la LSA concernant une infraction continue prévue par la LSA. Actuellement, une infraction continue ou répétée sur plus d'une partie de vol est considérée comme une infraction distincte pour chaque partie de vol. La modification proposée étend les dispositions aux *violations* et aux infractions prévues par la LSA et modifie l'unité de mesure qu'elle remplace par une journée, étant donné que certaines violations et infractions n'ont rien à voir avec l'exploitation d'un aéronef.

O. Procédure relative à certaines contraventions (art. 35 et 36)

L'article 35 du projet de loi est un long article qui ajoute de nouveaux outils relatifs à l'observation en remplaçant les articles 7.6 à 8.2 de la LSA et l'intertitre précédent, « Procédure relative à certaines contraventions ». Les articles substitués sont précédés par l'intertitre « Pénalités » et correspondent davantage au programme des pénalités de la *Loi sur la marine marchande de 2001* et de la *Loi sur la sûreté du transport maritime*.

- L'article 7.6 substitué permet au ministre de signifier au contrevenant un avis de pénalité, de conclure une transaction visant l'observation ou de signifier un avis de violation sans pénalité, s'il a des motifs raisonnables de croire qu'une violation a été commise. La LSA actuelle prévoit des pénalités financières uniquement lorsque la personne a commis une infraction.
- Les nouveaux articles 7.61 à 7.64 de la LSA décrivent l'administration des avis d'exécution :
 - la façon dont les avis d'exécution et de défaut d'exécution sont signifiés par le ministre (art. 7.61 et 7.62);

- la façon dont la personne à qui est signifié l'avis doit présenter les requêtes en révision par le Tribunal (art. 7.63);
 - le moment auquel la caution peut être remise à la personne à qui l'avis a été signifié (art. 7.64).
- Le nouvel article 7.65 de la LSA prévoit que les personnes qui concluent une transaction visant l'observation et les personnes à qui est signifié un avis de violation sans pénalité sont réputées avoir commis l'infraction en cause, ce qui a pour conséquence un dossier relatif à l'observation. La personne à qui est signifié un avis de violation sans pénalité peut déposer auprès du Tribunal une requête en révision des faits reprochés et la personne qui conclut une transaction visant l'observation peut, dans les 48 heures suivant la signature de celle-ci, déposer auprès du Tribunal une requête en révision des faits reprochés. Dans ce cas, la transaction serait réputée être un avis de pénalité et les nouveaux articles 7.67 et 7.68, qui décrivent le processus du Tribunal et les pouvoirs décisionnels, s'appliqueraient. Les articles 7.67 et 7.68 sont conformes à la pratique actuelle.
 - Le nouvel article 7.66 de la LSA correspond à la pratique actuelle et établit le droit d'une personne à qui est signifié un avis d'infraction avec pénalité de déposer auprès du Tribunal une requête en révision des faits reprochés ou du montant de la pénalité.
 - Le nouvel article 7.69 de la LSA interdit de pénaliser une personne plus d'une fois pour la même suspension ou annulation d'un document d'aviation canadien pour cause d'une infraction ou d'une violation prévue à l'article 6.9 de la LSA.
 - L'article 7.7 substitué de la LSA précise que l'article 126 du *Code criminel* ne s'applique pas aux infractions prévues par la LSA.
 - Les articles 7.8 et 7.9 substitués de la LSA sont comparables aux dispositions actuelles et prescrivent le processus de perception des sommes dues par une personne à l'endroit de laquelle une mesure d'application administrative a été prise en vertu de la LSA.
 - L'article 8 substitué de la LSA est pratiquement identique à l'article 7.6 actuel de la LSA, qui autorise le gouverneur en conseil à prendre des règlements désignant des dispositions dont la transgression est traitée conformément à la procédure prévue. Les montants maximaux à payer sont dix fois plus élevés que ceux prévus par les dispositions actuelles : 50 000 \$ pour les personnes physiques et 250 000 \$ pour les personnes morales.
 - L'article 8.1 substitué de la LSA oblige le ministre à rendre publics les noms des personnes qui contreviennent à une suspension ou à une annulation d'un document d'aviation canadien en vertu de l'article 6.9 de la LSA et les violations qui leur sont imputées et les avis de défaut visés au paragraphe 7.62(1). Des mesures d'application sont déjà rendues publiques et les procédures du Tribunal sont publiques, mais la LSA ne comporte actuellement aucune disposition de ce genre.

L'article 36 du projet de loi modifie l'article 8.3 de la LSA, qui décrit les conditions dans lesquelles une personne peut faire radier des mentions d'un dossier relatif à

l'observation. Actuellement, une mention ne peut être radiée si une autre suspension ou peine a été consignée au dossier au sujet de l'intéressé par la suite, même si la première mention est très ancienne. La modification de fond de l'article 8.3 permet à une mention d'être radiée du dossier s'il s'est écoulé au moins deux ans sans ajout de mention, pourvu que le ministre estime que la radiation ne serait pas contraire aux intérêts de la sûreté ou de la sécurité aériennes. Cette disposition est également étendue pour la radiation de mentions :

- d'autres actes relatifs à l'observation, comme les avis d'infraction et les avis de défaut;
- lorsque le Tribunal a renversé une décision ou que le ministre a renversé sa décision dans le cadre d'un réexamen.

P. Application (art. 37 à 40)

Les modifications importantes à l'article 37 du projet de loi ajoutent les fournisseurs de services aéronautiques et les exploitants d'installations liées à l'aéronautique à la liste des personnes qui peuvent être trouvées responsables du fait d'autrui pour une infraction à la LSA, si elle est commise avec leur consentement (voir l'art. 8.4 de la LSA). La disposition précise aussi que ces personnes peuvent être trouvées responsables du fait d'autrui pour des violations, celles-ci étant distinctes des infractions dans les modifications proposées à l'article 35 du projet de loi. Actuellement, seuls les propriétaires et exploitants d'aéronefs, les commandants de bord et les exploitants d'aérodromes peuvent être tenus responsables du fait d'autrui lorsqu'une infraction est commise avec leur consentement.

L'article 38 du projet de loi modifie le paragraphe 8.7(1) de la LSA, qui décrit les pouvoirs que possède le ministre pour entrer dans des locaux, saisir des objets, retenir un aéronef et utiliser des systèmes informatiques et des photocopieurs relativement à une enquête sur l'application de la LSA ou à des questions liées à la sécurité aéronautique. Le paragraphe 8.7(1) actuel demeure en grande partie intact, malgré des modifications mineures qui ont tout de même leur importance :

- l'ajout d'« autres » installations liées à l'aéronautique à la liste des locaux où le ministre peut entrer pour enquêter;
- l'ajout de la « sûreté aéronautique » comme motif pour entrer dans des locaux pour enquêter;

- l'élargissement des pouvoirs conférés au ministre pour retenir un aéronef de façon à inclure les situations où sont absents les documents d'aviation canadiens nécessaires.

L'article 38 du projet de loi ajoute à la LSA le nouveau paragraphe 8.7(1.01), qui précise que le ministre peut exercer ces pouvoirs à l'égard de toute question relative à la défense uniquement avec l'autorisation du ministre de la Défense nationale. Enfin, l'alinéa 8.7(1.1)a) de la LSA précise que le ministre doit avoir accès à tous les moyens électroniques (p. ex. système de traitement des données ou autre système informatique) pour appliquer cette partie de la LSA.

L'article 40 du projet de loi reprend l'article 28 de la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports* (LBCEATST) et en fait le nouvel article 8.9, qui s'appliquera aux enquêtes du ministre. Cette disposition vise à garantir le caractère confidentiel et la protection des enregistrements de bord, ce qui est conforme à l'actuelle politique du ministère.

Q. Nouvelle partie II – Enquêtes militaires mettant en cause des civils (art. 41)

L'article 41 du projet de loi est une très longue disposition qui ajoute une nouvelle partie II à la LSA, après l'article 9. Cet article s'intitule « Enquêtes militaires mettant en cause des civils ». Dans l'ensemble, les nouveaux articles 10 à 24 de la LSA sont parallèles à divers articles de la LBCEATST. En voici la description.

Le paragraphe 10(1) de la LSA ajoute de nouvelles définitions des termes « civil », « ministère », « accident militaro-civil » et « force étrangère présente au Canada » pour l'application de la partie II.

Le paragraphe 10(2) de la LSA fixe les limites géographiques et autres des enquêtes militaires dans lesquelles des civils sont en cause. Les accidents qui peuvent faire l'objet d'une enquête sont, par exemple, ceux qui se produisent dans le territoire du Canada ou son espace aérien, dans des endroits où la circulation aérienne est sous contrôle canadien ou bien là où il est demandé au Canada de faire enquête.

Le paragraphe 11(1) de la LSA permet au ministre de la Défense nationale de désigner un directeur des enquêtes sur la navigabilité parmi les employés de son ministère ou les membres des Forces canadiennes et décrit les responsabilités du directeur à l'égard de la promotion de la sécurité aéronautique militaro-civile. Ces responsabilités comprennent ce qui suit :

- enquêter sur des accidents militaro-civils pour en dégager les causes et les facteurs;
- constater les manquements à la sécurité;
- faire des recommandations sur les moyens d'éliminer ou de réduire ces manquements;
- publier des rapports sur ses conclusions.

Les paragraphes 11(2) à (4) de la LSA sont semblables aux articles correspondants de la LBCEATST (par. 7(2) à (4)), qui encouragent le personnel à avouer de son propre gré ses erreurs et omissions sans craindre de sanctions. Ces dispositions précisent clairement que le directeur n'a pas pour fonction d'attribuer des responsabilités ni de déterminer la responsabilité civile ou pénale, et que ses conclusions sont inopposables aux parties à une procédure judiciaire, disciplinaire ou autre.

L'article 12 de la LSA est semblable à l'article 10 de la LBCEATST concernant le pouvoir du directeur des enquêtes sur la navigabilité de désigner des enquêteurs pour agir en son nom et de leur remettre un certificat attestant leur qualité. Le même article oblige les enquêteurs désignés à faire rapport de leurs conclusions au directeur.

L'article 13 de la LSA définit les pouvoirs des enquêteurs sur les accidents militaro-civils et les limites à respecter dans l'exercice de ces pouvoirs. Il est semblable à l'article 19 de la LBCEATST. Si l'enquêteur a des motifs raisonnables de croire à la présence en un lieu de tout objet ayant un rapport avec l'enquête sur un accident militaro-civil, il peut exercer certains pouvoirs, dont les suivants :

- perquisitionner dans des aéronefs et des locaux;
- saisir des objets et les soumettre à des essais au besoin destructifs;
- limiter l'accès aux lieux où se déroule l'enquête;
- exiger la production de renseignements;
- obliger des personnes à se soumettre à un examen médical.

En règle générale, l'enquêteur doit se procurer un mandat de la manière prescrite dans le présent article pour perquisitionner dans un aéronef ou des locaux sans le consentement de la personne qui en semble responsable.

L'article 14 de la LSA précise que les pouvoirs de l'enquêteur décrits à l'article 13 ne peuvent être exercés qu'à l'égard de civils. Les personnes assujetties au Code de discipline sont soumises à la chaîne de commandement militaire.

L'article 15 de la LSA est semblable à l'article 20 de la LBCEATST et dispose que les objets saisis en vertu de l'article 13 sont restitués à leur propriétaire ou à toute personne qui y a droit, à l'exception des objets soumis à des essais destructifs. Il prévoit également que ces personnes peuvent demander au tribunal une ordonnance de restitution.

L'article 16 de la LSA prévoit que tout ministre prévenu d'un accident militaro-civil communique avec le directeur des enquêtes sur la navigabilité, permet à l'enquêteur désigné par le directeur d'observer l'enquête du ministre et au directeur d'examiner et de commenter le rapport sur l'accident établi par le ministre. Cette disposition est semblable à l'article 22 de la LBCEATST.

L'article 17 de la LSA dispose que le directeur des enquêtes sur la navigabilité, s'il est informé d'un accident militaro-civil, communique avec les ministères intéressés et leur permet de faire suivre son enquête par un observateur. Le directeur peut toutefois imposer des conditions à la présence de l'observateur et l'écarter de l'enquête s'il contrevient aux conditions. Cette disposition est semblable à l'article 23 de la LBCEATST.

L'article 18 de la LSA est analogue à l'article 24 de la LBCEATST et vise à assurer une plus grande transparence de l'enquête. Il décrit les modalités de publication des conclusions et recommandations du directeur des enquêtes sur la navigabilité. En premier lieu, le projet de rapport est communiqué confidentiellement aux personnes et ministères directement intéressés par les conclusions. Ils ont la possibilité de présenter des observations au directeur avant la publication du texte définitif. Les observations sont généralement protégées et elles ne peuvent être utilisées dans des procédures judiciaires, disciplinaires ou autres, mais elles peuvent être mises à la disposition d'un coroner qui réalise une enquête sur le même incident. Au cours de son enquête et à la fin de celle-ci, le directeur informe les ministères et les personnes directement intéressés par l'enquête, les conclusions et les recommandations de toute conclusion ou recommandation qui, à son avis, exige des mesures urgentes. Les ministères sont tenus de donner une réponse publique en temps opportun à tous les rapports et à toutes les recommandations (réponses provisoires ou finales).

L'article 19 de la LSA ressemble à l'article 25 de la LBCEATST, qui porte sur les rapports provisoires. Le directeur des enquêtes sur la navigabilité doit remettre un rapport provisoire confidentiel au ministre responsable du ministère directement intéressé par l'objet de

l'enquête. Il doit également remettre un rapport provisoire confidentiel au coroner qui enquête sur l'accident s'il y a eu décès et si le directeur a suffisamment progressé dans son enquête.

L'article 20 de la LSA permet au directeur des enquêtes sur la navigabilité de réexaminer en tout temps ses conclusions et recommandations et il l'oblige à le faire si des faits nouveaux importants surviennent. Cette disposition est semblable à l'article 26 de la LBCEATST.

L'article 21 de la LSA permet au directeur des enquêtes sur la navigabilité d'autoriser toute autre personne à exercer ses attributions, à l'exception de son pouvoir de délégation, et de révoquer cette autorisation à tout moment. C'est une disposition semblable à l'article 27 de la LBCEATST.

L'article 22 de la LSA porte sur l'accès donné au directeur des enquêtes sur la navigabilité aux enregistrements de bord et dit dans quelles circonstances et à qui il peut communiquer ces renseignements par ailleurs protégés. D'abord, il définit l'expression « enregistrement de bord », puis précise que, sauf disposition contraire prévue dans l'article, nul ne peut être contraint de produire les enregistrements de bord ou de témoigner à leur sujet lors d'une procédure judiciaire, disciplinaire ou autre. Il donne au directeur l'accès aux enregistrements de bord relatifs à des accidents militaro-civils faisant l'objet d'une enquête et le pouvoir de les mettre à la disposition des personnes suivantes :

- les coroners qui en font la demande pour leur enquête;
- les personnes qui participent à une enquête coordonnée visée à l'article 18 de la LBCEATST;
- les commissions d'enquête nommées par le ministre de la Défense nationale.

Toutefois, la production d'un enregistrement de bord peut être ordonnée au cours d'une instance d'un tribunal ou d'un coroner s'il est conclu que l'intérêt public l'emporte sur la protection accordée à l'enregistrement. L'article 22 dispose également que les enregistrements de bord ne peuvent être utilisés dans les procédures disciplinaires contre diverses personnes, dont les contrôleurs de la circulation aérienne, le personnel de bord et les conducteurs de véhicules d'aéroport. Cette disposition est semblable à l'article 28 de la LBCEATST.

L'article 23 de la LSA définit la notion d'« enregistrement contrôle » et interdit l'utilisation de ces enregistrements obtenus au cours d'une enquête sur un accident militaro-civil dans des procédures judiciaires ou disciplinaires contre diverses personnes, dont les contrôleurs de la circulation aérienne, le personnel de bord et les conducteurs de véhicules d'aéroport. Cette disposition est semblable aux paragraphes 29(1) et (6) de la LBCEATST.

L'article 24 de la LSA porte sur l'accès qui est donné au directeur des enquêtes sur la navigabilité aux « déclarations » et précise dans quelles circonstances et à qui le directeur peut les communiquer. D'abord, il définit le terme « déclaration » et il dit ensuite dans quelles circonstances la déclaration et l'identité de son auteur sont protégées. Le directeur peut utiliser toute déclaration comme il l'estime nécessaire dans l'intérêt de la sécurité aéronautique, mais il ne la communique qu'aux personnes suivantes :

- un coroner qui en fait la demande pour son enquête;
- toute personne qui participe à une enquête coordonnée visée à l'article 18 de la LBCEATST.

Un tribunal (y compris une commission d'enquête publique sur un accident militaro-civil) ou un coroner peuvent ordonner la production d'une déclaration, s'il est conclu que l'intérêt public l'emporte sur la protection que l'article 24 de la LSA accorde à cette déclaration. Enfin, il ne peut être fait usage d'une déclaration contre son auteur dans une procédure judiciaire, disciplinaire ou autre, sauf dans une poursuite pour parjure ou témoignage contradictoire, ou s'il s'agit d'une poursuite intentée sous le régime de l'article 24.5. L'article 24 est analogue à l'article 30 de la LBCEATST.

L'article 24.1 de la LSA prévoit les modalités à observer pour que le directeur soit informé par des civils, de façon obligatoire ou facultative, des accidents militaro-civils. Cet article, qui est semblable à l'article 31 de la LBCEATST :

- donne au gouverneur en conseil le pouvoir de prendre, sur recommandation du ministre de la Défense nationale, des règlements régissant les modalités à respecter pour les informations communiquées par des civils;
- permet au directeur des enquêtes sur la navigabilité d'utiliser les renseignements ainsi obtenus dans l'intérêt de la sécurité aéronautique;
- établit que les renseignements et l'identité de l'informateur sont protégés, lorsque les règlements le prévoient;
- interdit que les renseignements soient utilisés contre les civils dont l'identité est protégée par règlement dans toute procédure judiciaire, disciplinaire ou autre.

L'article 24.2 de la LSA soustrait généralement le directeur des enquêtes sur la navigabilité et les enquêteurs à l'obligation de témoigner devant un tribunal ou dans d'autres procédures, à l'exception de celles d'un coroner ou lorsqu'un organisme compétent l'ordonne pour un motif spécial. Cet article est analogue à l'article 32 de la LBCEATST et vise à protéger l'intégrité du programme de sécurité des vols militaires.

L'article 24.3 de la LSA limite ce qui est admissible en preuve, de la part du directeur des enquêtes sur la navigabilité ou des enquêteurs, dans les procédures judiciaires, disciplinaires ou autres, à leurs *observations*, ce qui exclut leurs opinions. Il est semblable à l'article 33 de la LBCEATST et vise à protéger l'intégrité du programme de sécurité des vols militaires.

L'article 24.4 de la LSA prévoit les règlements que le gouverneur en conseil peut prendre sur la recommandation du ministre de la Défense nationale à l'égard de la conduite d'enquêtes sur les accidents militaro-civils aux termes de la partie II de la LSA. Le gouverneur en conseil peut prendre des règlements notamment sur ce qui suit :

- les attributions des enquêteurs;
- la conservation et la tenue de tous les types d'éléments de preuve relatifs à un accident militaro-civil;
- la définition des lieux de l'accident et les règles destinées à en assurer la protection.

Pour améliorer la transparence et la responsabilisation, les règlements doivent paraître dans la *Gazette du Canada* au moins 60 jours avant la date prévue de leur entrée en vigueur, et il doit être possible de présenter des observations à leur sujet. Sont soustraits à cette exigence les règlements qui n'apportent pas de modification de fond à la réglementation existante ou ceux qui ont déjà été publiés. Cette disposition est analogue à l'article 34 de la LBCEATST et vise à protéger l'intégrité du programme de sécurité des vols militaires.

L'article 24.5 de la LSA, semblable à l'article 35 de la LBCEATST, décrit les actes qui sont considérés comme des actes criminels ou des infractions punissables sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire pour l'application de cette partie de la LSA.

L'article 24.6 de la LSA vise à assurer l'équité en matière de preuves dans les poursuites intentées pour des manquements à cette partie de la LSA. Il dispose que les rapports et les pièces certifiées par les enquêteurs ne peuvent servir comme éléments de preuve que si le prévenu en est avisé et reçoit des copies des documents au moins sept jours avant les poursuites. En outre, la partie contre laquelle le document est produit peut contre-interroger l'enquêteur. Cette disposition est semblable à l'article 36 de la LBCEATST.

L'article 24.7 de la LSA dispose que les articles portant sur les enregistrements de bord (art. 22), les enregistrements contrôle (art. 23), les déclarations (art. 24) et les renseignements fournis par des civils (art. 24.1) s'appliquent également (avec les adaptations

nécessaires) à d'autres enquêtes du directeur des enquêtes sur la navigabilité, par exemple des enquêtes sur des accidents strictement militaires. À l'heure actuelle, des dispositions de la LSA portant sur les commissions d'enquête militaires renvoient à certains articles de la LBCEATST qui sont semblables aux nouveaux articles proposés.

R. Poursuites (art. 42)

L'article 42 du projet de loi modifie en profondeur l'article 26 actuel de la LSA en révisant la période de prescription pour les procédures judiciaires et administratives après une infraction. Il établit la même période générale de prescription (12 mois) qui s'appliquera à toute forme de procédure pour laquelle le ministre peut opter à l'égard de l'infraction. Il permet que des poursuites débutent après la période de prescription dans certains cas à définir par règlement, par exemple les cas où il s'agit d'infractions cachées qui sont révélées par une vérification effectuée plus de 12 mois après les faits. Actuellement, il n'y a aucune période de prescription pour les infractions qui peuvent entraîner la suspension ou l'annulation de documents d'aviation canadiens, et rien ne permet de prolonger la période de prescription pour les infractions cachées.

Le Comité de la Chambre a ajouté à la LSA, dans l'article 42 du projet de loi, le nouvel article 29 qui permet au comité compétent de la Chambre des communes de procéder, de sa propre initiative ou à la suite du dépôt d'une plainte écrite, à l'étude des règlements pris en vertu de la LSA, et à faire rapport de ses conclusions à la Chambre.

S. Modifications corrélatives (art. 43 à 46)

L'article 43 du projet de loi apporte des modifications corrélatives à la *Loi sur l'accès à l'information* pour éviter que soient communiqués les renseignements recueillis au moyen des nouveaux programmes de communication volontaire prévus à l'article 12 du projet de loi.

L'article 44 du projet de loi apporte des modifications corrélatives au paragraphe 180(2) de la *Loi sur les transports au Canada* pour que les modifications proposées à la LSA y soient mentionnées correctement.

L'article 45 du projet de loi ajoute la mention du directeur des enquêtes sur la navigabilité au paragraphe 18(4) de la LBCEATST pour faire en sorte que le Bureau de la sécurité des transports prenne toutes les mesures voulues pour coordonner les enquêtes conjointes.

L'article 46 du projet de loi modifie le renvoi à la LSA dans la définition de « contrôleur de la circulation aérienne » dans la *Loi sur la pension de la fonction publique*, parce que celui qui s'y trouve mentionne un article qui n'est plus en vigueur.

T. Dispositions transitoires (art. 47 et 48)

Les articles 47 et 48 du projet de loi disposent que les enquêtes en cours et les enquêtes terminées dont le rapport n'a pas encore été publié, et concernant des accidents militaro-civils et uniquement militaires seront assujetties aux dispositions de la nouvelle partie II de la LSA lorsque cette partie entrera en vigueur.

U. Entrée en vigueur (art. 49)

L'article 49 du projet de loi prévoit que les dispositions de la LSA entrent en vigueur à la date ou aux dates fixées par décret du gouverneur en conseil. Le Comité de la Chambre a amendé l'article 49 de manière à reporter à trois ans après la date de la sanction royale du projet de loi l'entrée en vigueur des dispositions relatives à la désignation (art. 5.31 à 5.38 de la LSA).

COMMENTAIRE

Selon les fonctionnaires du ministère, les modifications proposées dans ce qui est maintenant le projet de loi C-7 harmonisent la LSA avec les lois sur le transport récemment modifiées et découlent de longues années de consultations. Au cours de ces consultations, les parties intéressées ont présenté une certaine opposition aux augmentations proposées des sanctions pécuniaires et à l'accroissement des pouvoirs de réglementation. Elles ont également exprimé des préoccupations au sujet des droits des employés et du caractère confidentiel des données relatives à la sécurité.

Pendant et après le débat à la Chambre des communes, le Nouveau Parti démocratique et le Bloc québécois ont formulé des critiques précises contre le projet de loi. Au cours du débat de deuxième lecture, un député du Bloc québécois a soutenu que son parti n'appuierait le projet de loi que si le ministère lui donnait l'assurance que le régime de surveillance et d'inspection du ministère ne serait pas réduit du fait de l'importance accrue de l'autoréglementation. Dans une déclaration qui se trouve sur le site Web de son parti, un député néo-démocrate a demandé le retrait du projet de loi, affirmant que cette mesure « réduit

considérablement l'imputabilité du gouvernement à l'égard des Canadiens et des Canadiennes qui voyagent en avion ».

Le Comité de la Chambre a consacré 17 de ses séances à l'étude de ce qui est maintenant le projet de loi C-7 au cours desquelles il a entendu de nombreux témoins, dont des particuliers et des représentants de 16 groupes d'intéressés, de Transports Canada et du ministère de la Défense nationale. Quelques témoins ont exprimé un appui sans réserve au projet de loi alors que d'autres, dont certains qui s'étaient montrés en faveur du projet de loi dans son ensemble, ont émis des inquiétudes au sujet d'un ou de plusieurs de ses éléments. Plus d'un témoin a fait part de ses inquiétudes sur les questions suivantes :

- la préséance du *Code canadien du travail* sur les dispositions relatives aux systèmes de gestion;
- le manque de protection en cas de dénonciation offerte aux employés dans le cadre des systèmes de gestion;
- la protection insuffisante accordée aux données sur la sécurité du transporteur et l'absence de transparence relativement à ces données;
- la désignation des organismes aéronautiques en général, plus particulièrement celle des organismes qui comptent, parmi leurs activités, le transport de fret et de passagers;
- la possibilité que les systèmes de gestion remplacent la réglementation fédérale des titulaires de document d'aviation canadien et que la surveillance ou l'évaluation effectuée par l'organisme de réglementation fédéral ne soit pas suffisante pour éviter toute atteinte à la sûreté aéronautique.

Les amendements apportés par le Comité de la Chambre visaient à apaiser certaines de ces inquiétudes. Des amendements ont été adoptés, par exemple, pour établir clairement la préséance du *Code canadien du travail* (art. 2) et codifier la responsabilité du ministre de maintenir un programme de surveillance et d'inspection de la sûreté aéronautique (art. 4). À défaut d'ajouter des dispositions relatives à la protection des dénonciateurs, le Comité de la Chambre a convenu d'inclure un certain nombre de nouvelles dispositions assurant une protection supplémentaire aux employés qui communiquent des renseignements dans le cadre de systèmes de gestion ou du programme de communication volontaire (art. 12). Le Comité de la Chambre a aussi présenté de nouvelles conditions applicables à la désignation des organismes aéronautiques, dont l'une rendant inadmissible un organisme qui compte parmi ses activités le transport aérien de passagers payants (art. 12).