



First Session
Thirty-seventh Parliament, 2001-02

Première session de la
trente-septième législature, 2001-2002

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

National Finance

Chairman:
The Honourable LOWELL MURRAY, P.C.

Monday, March 25, 2002

Issue No. 36

Third and last meeting on:
Bill C-49, An Act to implement certain provisions
of the budget tabled in Parliament
on December 10, 2001

INCLUDING:
THE FIFTEENTH REPORT OF THE COMMITTEE
(Bill C-49)

WITNESSES:
(See back cover)

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Finances nationales

Président:
L'honorable LOWELL MURRAY, c.p.

Le lundi 25 mars 2002

Fascicule n° 36

Troisième et dernière réunion concernant:
Le projet de loi C-49, Loi portant d'exécution de certaines
dispositions du budget déposé au Parlement
le 10 décembre 2001

Y COMPRIS:
LE QUINZIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(Le projet de loi C-49)

TÉMOINS:
(*Voir à l'endos*)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
NATIONAL FINANCE

The Honourable Lowell Murray, P.C. *Chairman*

The Honourable Anne C. Cools, *Deputy Chair*
and

The Honourable Senators:

Banks
Beaudoin
* Carstairs, P.C.
(or Robichaud, P.C.)
Cook
Doody
Ferretti Barth
Johnson

**Ex Officio Members*

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Wiebe substituted for that of the Honourable Senator Tunney (*March 25, 2002*).

The name of the Honourable Senator Beaudoin substituted for that of the Honourable Senator Tkachuk (*March 25, 2002*).

The name of the Honourable Senator Tkachuk substituted for that of the Honourable Senator Bolduc (*March 25, 2002*).

The name of the Honourable Senator Johnson substituted for that of the Honourable Senator Comeau (*March 25, 2002*).

The name of the Honourable Senator Taylor substituted for that of the Honourable Senator Furey (*March 25, 2002*).

The name of the Honourable Senator Banks substituted for that of the Honourable Senator Rompkey (*March 22, 2002*).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES FINANCES NATIONALES

Président: L'honorable Lowell Murray, c.p.

Vice-présidente: L'honorable Anne C. Cools
et

Les honorables sénateurs:

Banks
Beaudoin
* Carstairs, c.p.
(ou Robichaud, c.p.)
Cook
Doody
Ferretti Barth
Johnson

**Membres d'office*

(Quorum 4)

Modification de la composition du comité:

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Wiebe est substitué à celui de l'honorable sénateur Tunney (*le 25 mars 2002*).

Le nom de l'honorable sénateur Beaudoin est substitué à celui de l'honorable sénateur Tkachuk (*le 25 mars 2002*).

Le nom de l'honorable sénateur Tkachuk est substitué à celui de l'honorable sénateur Bolduc (*le 25 mars 2002*).

Le nom de l'honorable sénateur Johnson est substitué à celui de l'honorable sénateur Comeau (*le 25 mars 2002*).

Le nom de l'honorable sénateur Taylor est substitué à celui de l'honorable sénateur Furey (*le 25 mars 2002*).

Le nom de l'honorable sénateur Banks est substitué à celui de l'honorable sénateur Rompkey (*le 22 mars 2002*).

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Monday, March 25, 2002
(49)

[*English*]

The Standing Senate Committee on National Finance met at 1:00 p.m., this day, in room 505, Victoria Building, the Chair, the Honourable Senator Murray, P.C., presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Banks, Beaudoin, Cook, Cools, Doody, Ferretti Barth, Johnson, Kinsella, Mahovlich, Murray, P.C., Taylor, Tunney and Wiebe (13).

In attendance: Mr. Guy Beaumier, Research Officer, Library of Parliament.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on March 20, 2002, the Committee continued its examination of Bill C-49, An Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on December 10, 2001.

WITNESSES:

From the Air Industry Merger, B.C. Consortium and the B.C. Aviation Council:

Mr. Alan Baydala

From Hawk Air B.C.:

Mr. David Menzies

From the Air Line Pilots Association:

Captain Kent Hardisty, President, Canada Board;

Mr. Dan Adamus, Chairman, Legislative Affairs

From the Department of Finance:

Ms Marlene Legare, Acting Director, Sales Tax Division, Tax Policy Branch;

Mr. Serge Dupont, General Director, Tax Policy Branch;

Mr. John Davies, Senior Economist, International Finance and Economic Analysis Division, International Trade and Finance;

Mr. Gérard Lalonde, Senior Chief, Tax Legislation Division.

From the Department of Transport:

Mr. William Elliott, Assistant Deputy Minister, Safety and Security Group

From Office of Infrastructure and Crown Corporations Canada:

Mr. Robert Hilton, Senior Program Advisor.

It was agreed to move to clause-by-clause consideration of the Bill.

PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le lundi 25 mars 2002
(49)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des finances nationales se réunit aujourd’hui à 13 heures dans la salle 505 de l’édifice Victoria, sous la présidence de l’honorable sénateur Murray, c.p. (*président*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Banks, Beaudoin, Cook, Cools, Doody, Ferretti Barth, Johnson, Kinsella, Mahovlich, Murray, c.p. Taylor, Tunney et Wiebe (13).

Est présent: M. Guy Beaumier, attaché de recherche, Bibliothèque du Parlement.

Sont également présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l’ordre de renvoi adopté par le Sénat le 20 mars 2002, le comité poursuit l’examen du projet de loi C-49, Loi portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 10 décembre 2001.

TÉMOINS:

Représentant l’Air Industry Merger, B.C. Consortium et le B.C. Aviation Council:

Mr. Alan Baydala.

De Hawk Air B.C.:

Mr. David Menzies.

De Air Line Pilots Association:

Captaine Kent Hardisty, président, Conseil canadien;

Mr. Dan Adamus, président, Affaires législatives.

Du ministère des Finances:

Mme Marlène Legare, directrice intérimaire, Division de la taxe de vente, Direction de la politique de l’impôt;

Mr. Serge Dupont, directeur général, Direction de la politique de l’impôt;

Mr. John Davies, économiste principal, Division des finances et de l’analyse économique internationale, Finance et échanges internationaux;

Mr. Gérard Lalonde, chef principal, Division de la législation de l’impôt.

Du ministère des Transports:

Mr. William Elliott, sous-ministre adjoint, Groupe de la sécurité et sûreté.

Du Bureau de l’infrastructure et des Corporations de la Couronne:

Mr. Robert Hilton, analyste principal de programmes.

Il est convenu — De procéder à l’examen article par article du projet de loi.

It was agreed to proceed by considering the groups of clauses in each part of the bill.

It was agreed to stand the title and clause 1 of the bill.

It was agreed that Ms Legare, Mr. Dupont, Mr. Davies and Mr. Lalonde of the Department of Finance, Mr. Elliott of the Department of Finance and Mr. Hilton of the Office of Infrastructure and Crown Corporations be allowed to answer questions from members of the committee.

It was moved by the Honourable Senator Johnson that clause 2 be amended on page 6 by replacing lines 5 to 9 with the following:

“ment as directors, two must be nominees submitted by the representatives of aerodrome operators designated under that section whom the Minister considers suitable for appointment as directors and two must be nominees submitted by the bargaining agents for screening officers employed at aerodromes in Canada whom the Minister considers suitable for appointments as directors.”

The question being put on the motion, it was rejected on the following division:

YEAS

Beaudoin, Doody, Johnson, Kinsella.

NAYS

Banks, Cools, Cook, Ferretti-Barth, Mahovlich, Taylor.

ABSTENTION

Murray.

It was agreed that clauses 2 to 4 carry on division.

It was moved by the Honourable Senator Doody that the Bill be amended:

on pages 13 to 76, by deleting Part 2;

by renumbering Parts 3, 4, 5 and 6 as Parts 2, 3, 4 and 5 and any cross-references thereto accordingly; and

by renumbering clauses 12 to 47 as clauses 5 to 40 and any cross-references thereto accordingly.

The question being put on the motion, it was rejected on division.

It was moved by the Honourable Senator Kinsella that clause 11 be amended on page 76 by replacing lines 30 to 33 with the following:

“11. This Part comes into force on September 1, 2002.”

The question being put on the motion, it was rejected on division.

It was agreed that clauses 5 to 11 carry on division.

Il est convenu — De procéder par groupes d'articles, dans chacune des parties du projet de loi.

Il est convenu — De reporter l'examen du titre et de l'article 1 du projet de loi.

Il est convenu — De laisser Mme Legare, M. Dupont, M. Davies et Mme Lalonde du ministère des Finances, M. Elliott du ministère des Finances et M. Hilton, du Bureau de l'infrastructure et des sociétés d'État, répondre aux questions des membres du comité.

Il est proposé par l'honorable sénatrice Johnson que l'article 2 soit modifié par substitution, à la ligne 11 de la page 6, de ce qui suit:

... qu'elles ont ces capacités. Deux autres sont des personnes dont la nomination est proposée par les agents négociateurs représentant les agents de contrôle qui travaillent dans les aérodromes du Canada et dont le ministre estime qu'elles ont ces capacités.

La question, mise aux voix, est rejetée à la majorité:

POUR:

Beaudoin, Doody, Johnson, Kinsella

CONTRE:

Banks, Cools, Cook, Ferretti-Barth, Mahovlich, Taylor

ABSTENTION:

Murray

Il est convenu que les articles 2 à 4 sont adoptés avec dissidence.

Il est proposé par l'honorable sénateur Doody que le projet de loi soit modifié comme suit:

a) aux pages 13 à 76, par suppression de la partie 2;

b) par le changement de la désignation numérique des parties 3, 4, 5 et 6 à celle de parties 2, 3, 4 et 5 et par le changement de tous les renvois qui en découlent;

c) par le changement de la désignation numérique des articles 12 à 47 à celle d'articles 5 à 40 et par le changement de tous les renvois qui en découlent.

La question, mise aux voix, est rejetée à la majorité.

Il est proposé par l'honorable sénateur Kinsella que l'article 11 soit modifié à la page 76 par substitution, aux lignes 32 à 36, de ce qui suit:

«11. La présente partie entre en vigueur le 1^{er} septembre 2002»

La question, mise aux voix, est rejetée à la majorité.

Il est convenu — Que les articles 5 à 11 sont adoptés avec dissidence.

It was agreed that clauses 12 to 19 carry.

It was agreed that clauses 20 to 44 carry.

It was agreed that clause 45 and 46 carry.

It was agreed that clause 47 carry.

It was agreed that the title and clause 1 carry.

It was agreed that the bill carry on division.

It was agreed that the Chairman report the Bill without amendment to the Senate.

AT 4:05 pm. the committee continued its sitting *in camera* to discuss the draft report on the Bill. After discussion, it was agreed that observations not be appended to the report.

At 4:07 p.m., committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

Le greffier du comité,

Tõnu Onu

Clerk of the Committee

Il est convenu — Que les articles 12 à 19 sont adoptés.

Il est convenu — Que les articles 20 à 44 sont adoptés.

Il est convenu — Que les articles 45 et 46 sont adoptés.

Il est convenu — Que l'article 47 est adopté.

Il est convenu — Que le titre et l'article 1 sont adoptés.

Il est convenu — Que le projet de loi est adopté avec dissidence.

Il est convenu — Que le président présente le projet de loi sans amendement au Sénat.

À 16 h 05, le comité poursuit la séance à huis clos pour discuter du rapport préliminaire sur le projet de loi. Après discussion, il est convenu que les observations ne seront pas annexées au rapport.

À 16 h 07, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

REPORT OF THE COMMITTEE

Monday, March 25, 2002

The Standing Senate Committee on National Finance has the honour to present its

FIFTEENTH REPORT

Your Committee, to which was referred Bill C-49, *An Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on December 10, 2001*, has, in obedience to the Order of Reference of Wednesday, March 20, 2002, examined the said Bill and now reports the same without amendment.

Respectfully submitted,

Le président,

LOWELL MURRAY

Chairman

RAPPORT DU COMITÉ

Le lundi 25 mars 2002

Le Comité sénatorial permanent des finances nationales a l'honneur de présenter son

QUINZIÈME RAPPORT

Votre Comité, auquel a été déféré le Projet de loi C-49, *Loi portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 10 décembre 2001*, a, conformément à l'ordre de renvoi du mercredi 20 mars 2002, examiné ledit projet de loi et en fait maintenant rapport sans amendement.

Respectueusement soumis,

EVIDENCE

OTTAWA, Monday, March 25, 2002

The Standing Senate Committee on National Finance, to which was referred Bill C-49, to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on December 10, 2001, met this day at 1:00 p.m. to give consideration to the bill.

Senator Lowell Murray (Chairman) in the Chair.

[*English*]

The Chairman: Our first witness today is Mr. David Menzies of Hawk Air Aviation Services, British Columbia. Mr. Menzies, please proceed.

Mr. David Menzies, Hawk Air B.C.: Hawk Air B.C. is a small, scheduled airline. Our main base is in Terrace, British Columbia, which is, on a clear summer's day, about an 18-hour drive from Vancouver. In the wintertime, it is anyone's guess how long it will take you to get there. Flying in our area is not a luxury, and it riles us somewhat when we hear comments such as the one expressed on CBC radio a few weeks ago by a professor from Kingston. He said that flying in this country is a choice. That may be the case if you are in Kingston, Windsor or other similar locations, but in many areas of this country, the choice not to fly is a choice to stay put. That is just not an option for many of the activities that we want to carry on.

However, the important question for me is this: Who are the users of the air travellers' security system? Mr. Martin has said many times that the primary users of this system are the airline passengers. I am afraid that I consider that statement to be obviously untrue.

Security is a societal responsibility, and we ought to treat it that way. The proposed method of funding through user fees is the wrong method, beyond a token amount.

I will use September 11 to illustrate the point. The two aircraft that flew into the World Trade Center Towers took off with 157 passengers on-board. If the security system had been working properly, those 157 people would have been delivered to their destinations, and life would have gone on. Would those 157 people have been the only users of that system? Obviously not. The 3,000 people who died in the towers were users of that system; the tens of thousands of people in New York who had their lives disrupted were users of that system; and the tens of thousands of people working in the airline industry and the aircraft manufacturing industry were users of that failed system.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le lundi 25 mars 2002

Le Comité sénatorial permanent des finances nationales, à qui a été renvoyé le projet de loi C-49, Loi portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 10 décembre 2001, se réunit aujourd'hui à 13 heures pour examiner le projet de loi.

Le sénateur Lowell Murray (président) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président: Notre premier témoin aujourd'hui est M. David Menzies, de la société Hawk Air Aviation Services, de Colombie-Britannique. Monsieur Menzies, vous avez la parole.

M. David Menzies, directeur de l'exploitation, Hawk Air B.C.: Hawk Air B.C. est une petite compagnie de transport aérien régulier. Nos bureaux sont situés à Terrace, en Colombie-Britannique. Par un beau jour d'été, on peut s'y rendre en voiture en 18 heures environ à partir de Vancouver. Durant l'hiver, personne ne peut dire combien de temps il faut mettre pour y arriver. Dans notre région, prendre l'avion n'est pas un luxe, et cela nous met un peu en boule quand on entend des commentaires comme celui qu'a fait à la radio de CBC il y a quelques semaines un professeur de Kingston qui prétend que prendre l'avion au Canada est un choix. C'est peut-être le cas si vous êtes à Kingston, à Windsor ou à d'autres endroits semblables, mais dans de nombreuses régions du pays, choisir de ne pas prendre l'avion, c'est choisir l'immobilité. Pour bien des activités que l'on veut mener, on n'a pas le choix.

Cependant, la question importante pour moi est la suivante: qui sont les utilisateurs du système de sécurité des voyageurs aériens? M. Martin a répété à maintes reprises que les principaux utilisateurs de ce système sont les voyageurs aériens. J'ai bien peur d'affirmer que je considère cette déclaration comme étant de toute évidence erronée.

La sécurité est une responsabilité sociétale et nous devons la voir de cette façon. La méthode de financement proposée, qui consiste à taxer les utilisateurs, est erronée, cela ne fait aucun doute.

Je vais utiliser comme exemple les événements du 11 septembre. Les deux avions qui se sont effondrés sur les tours du World Trade Center avaient à leur bord 157 passagers. Si le système de sécurité avait bien fonctionné, ces 157 personnes seraient arrivées à destination et la vie aurait suivi son cours. Est-ce que ces 157 personnes étaient les seules utilisatrices de ce système? Certes, non. Les 3 000 personnes qui sont mortes dans les tours étaient des utilisatrices de ce système, les dizaines de milliers de New-Yorkais dont la vie a été perturbée étaient des utilisateurs de ce système et les dizaines de milliers de personnes qui travaillent dans l'industrie aérienne et de l'aéronautique utilisaient aussi ce système qui n'a pas fonctionné.

It does not stop there — it goes on and on. What has been the cost of the war in Afghanistan? By extension, the Canadian taxpayers who are paying to have their soldiers in harm's way in Afghanistan were users of a failed security system in another country.

Apply a user fee to those 157 people and calculate how much it would have cost those 157 passengers to pay for that bill. It is a societal responsibility and should be treated that way. The airport security authority should be no less a public institution than the Armed Forces and should be funded by the same mechanisms. That is one of several points that I hope we will get around to discussing in greater depth.

I should also like to talk about the appropriate application of these charges. I was at a hearing on Monday, February 25 in respect of the proposed Air Travellers Security Charge, ATSC. The briefing was presented by Mr. J.P. Bouchard of the CCRA, the Canada Customs and Revenue Agency. It was very interesting, although somewhat discouraging.

I found it most interesting that the net being cast by the ATSC is extremely wide. There are many kinds of operations caught up in the ATSC net that should not be, and I was quite surprised about that. I have a copy of a letter signed by Minister Martin that was written to Mr. Cliff McKay, President and CEO of the Air Transport Association of Canada, dated January 5. The letter states that passengers boarding aircraft at and departing from airports where these services are not available will not be subject to the charge. I produced this letter at the CCRA meeting, and Mr. Bouchard looked at it as if the letter had come from Mars. He said the legislation did not state that, but rather it stated that if you board an aircraft that weighs 6,000 pounds or more and you fly from one airport on the list to another airport on the list you will be subject to the charge. He was quite unabashed about the charge not having anything to do with fee for service. We were not discussing transportation policy; basically, we were discussing tax policy.

There are a number of situations where there is no regulatory requirement for security. I operate in one of those. We will not be receiving enhanced services, yet we will be subjecting our passengers to this charge.

Next door to me at the Terrace airport is Terrace-Kitimat Air Charters. Trev Bowker is the owner. He has a Piper Navaho that can carry a maximum of seven passengers. Unfortunately, it weighs 6,400 pounds. He does some contracting. He has a job where he takes a heli-logging crew from Terrace to Campbell River once a week and picks up the other crew. These guys come through his hanger with their bush axes and cork boots, and they get on the plane and off they go. There is no actual or real requirement for security in this case. However, because he is flying between two airports on the list in an airplane that weighs more than 6,000 pounds, he will be levying these charges. It is inappropriate.

Et ça ne s'arrête pas là — la liste pourrait s'allonger. Que coûte la guerre en Afghanistan? Si l'on extrapole, les contribuables canadiens qui paient pour que leurs soldats aillent se battre en Afghanistan sont des utilisateurs d'un système de sécurité lacunaire dans un autre pays.

Appliquez un droit d'utilisation à ces 157 personnes et calculez combien il leur en aurait coûté pour acquitter la facture totale. La sécurité aérienne est une responsabilité sociétale et elle doit être considérée comme telle. L'organisme responsable de la sécurité dans les aéroports devrait être une institution publique au même titre que les forces armées et devrait être financé par les mêmes mécanismes. C'est là un des points que, j'espère, nous discuterons plus en détail.

J'aimerais également parler de l'application adéquate de ce droit. J'ai assisté à une audience le lundi 25 février sur le droit que l'on se propose d'adopter pour la sécurité des passagers du transport aérien. Le mémoire était présenté par M. J.P. Bouchard de l'ADRC, l'Agence des douanes et du revenu du Canada. C'était très intéressant, mais un peu décourageant.

Très intéressant de constater que ce droit couvre énormément de choses. Il y a beaucoup d'activités qui sont assujetties à ce droit et qui ne devraient pas l'être, et cela m'a beaucoup étonné. J'ai ici un double d'une lettre signée par le ministre Martin à l'attention de M. Cliff McKay, président-directeur général de l'Association du transport aérien du Canada, et qui est datée du 5 janvier. On dit dans la lettre que les passagers d'un avion en partance d'un aéroport qui n'offre pas ces services seront exemptés de ce droit. J'ai présenté cette lettre lors de la réunion de l'ADRC, et M. Bouchard l'a regardée comme si elle venait de la planète Mars. Il a prétendu que ce n'est pas ce que stipule la loi, mais qu'elle dispose que si vous montez à bord d'un avion qui pèse 6 000 livres ou plus et que vous quittez un aéroport qui est sur la liste pour aller dans un autre aéroport qui est inscrit sur la liste, vous devrez payer ce droit. Il n'a été nullement décontenancé du fait que le droit n'avait rien à voir avec des frais de service. Il ne s'agissait pas d'une discussion sur une politique de transport, mais essentiellement d'une politique fiscale.

Il y a de nombreux cas qui ne nécessitent aucune exigence réglementaire de sécurité. C'est le mien. Nous n'allons pas bénéficier de meilleurs services, et pourtant nous allons devoir imposer ce droit à nos passagers.

Terrace-Kitimat Air Charters est mon voisin à l'aéroport de Terrace. Trev Bowker en est le propriétaire. Il possède un Piper Navaho qui peut transporter un maximum de sept passagers. Malheureusement, son avion pèse 6 400 livres. Il prend certains contrats. Une fois par semaine, il fait la navette entre Terrace et Campbell River, transportant des équipes de bûcherons qui se déplacent sur le terrain en hélicoptère. Ces gars-là viennent dans son hangar avec leur hache et leurs bottes, ils montent à bord de l'avion et en descendent, ce qui ne nécessite aucune exigence en matière de sécurité. Mais parce qu'ils volent entre deux aéroports qui figurent sur la liste dans un avion qui pèse plus de 6 000 livres, Trev Bowker va devoir imposer ces droits. Ce n'est pas correct.

We have conducted surveys, asking people their opinion of this, and I found something very interesting. I am from Terrace. It is a town where the blood of the B.C. logger runs reddest. These are very independent people. They are very accustomed to paying their way and taking care of themselves, pulp markets and softwood lumber deals be dammed. They will just get along. If you go anywhere in this country to find support for the concept of user fees, you will find it in Terrace.

When we started asking people about the user fee in regard to security, this concept of civil society responsibility came up, with security being everyone's problem and to everyone's benefit. Generally, loggers do not talk like that. In this case, we do. People recognize that we are talking about the security of the state. People want to participate in the security of the state.

With a straight user fee, people are only required to participate at the time they buy a ticket. They buy the ticket and they pay their \$12. That is the end of their responsibility as a citizen for the security of the air transportation system. The idea that it puts in people's heads is that if they are not riding on that airplane, security is not their problem. Obviously, history tells us that it is our problem and we ought to participate on an ongoing basis in the security of our air transportation system.

That is my rationale. What we ought to do is fund this system through general revenues, perhaps with a token user fee, not a \$12 or \$24 fee.

Senator Kinsella: Mr. Menzies, I take it that you are concentrating on the part of Bill C-49 that deals with the security charge. Have you concentrated on other parts of the bill?

Mr. Menzies: I have not read the whole bill myself. Specifically, is there a clause you would like me to speak to?

Senator Kinsella: Perhaps the Africa fund.

Mr. Menzies: I am not familiar with that. One part of the bill I do support as a concept is the creation of the proposed Canadian Air Transport Security Authority. This is a good idea.

There are some problems with the way we are handling security at airports. The proposed new authority will be an opportunity for us to get it right, if we seize the opportunity. Once this authority is up and running, it will take over security, as opposed to working with a hodgepodge group of contractors under a central authority. We could do much better.

I have some immediate knowledge of problems in our present system. I have a sister who has worked in outdoor security at the Winnipeg airport for the last 14 years, which is a tough job in the wintertime. Over the past 14 years, with private contractors providing that service to the airport authority, she has seen the

Nous avons mené des sondages, nous avons demandé leur opinion aux gens et j'ai constaté quelque chose de très intéressant. Je viens de Terrace. C'est une ville où le sang du bûcheron de la Colombie-Britannique est le plus pur. Ces gens-là sont très indépendants. Ils paient ce qu'il faut et s'occupent de leurs affaires, peu importe les marchés de la pâte à papier ou du bois d'œuvre. Ces gens-là font leur travail. Où que vous alliez au pays pour trouver soutien à cette notion de droit d'utilisateur, vous allez le trouver à Terrace.

Lorsque nous avons commencé à interroger les gens sur l'imposition d'un droit d'utilisation pour assurer la sécurité, cette notion de responsabilité de la société civile a fait surface, en ce sens que c'est un problème universel et que tout le monde en profiterait. Dans l'ensemble, les bûcherons ne parlent pas comme cela. Dans ce cas-ci, oui. Les gens reconnaissent qu'il s'agit de la sécurité de l'État. Les gens veulent participer à la sécurité de l'État.

Avec un droit d'utilisation à l'usage, les gens ne participent qu'au moment où ils achètent un billet. Ils achètent le billet et paient leurs 12 dollars. C'est là que s'arrête leur responsabilité de citoyen pour la sécurité du système de transport aérien. Ce qu'on leur dit là, c'est que s'ils ne prennent pas un avion, la sécurité ne les regarde pas. Mais l'histoire nous confirme que c'est notre problème et que nous devons participer en tout temps à la sécurité de notre système de transport aérien.

C'est ainsi que je vois les choses. Ce qu'il nous faut faire, c'est financer ce système par un droit universel et peut-être exiger aussi un droit d'utilisateur mais symbolique, pas un droit de 12 ou de 24 dollars.

Le sénateur Kinsella: Monsieur Menzies, je constate que votre exposé porte essentiellement sur la partie du projet de loi C-49 qui traite des droits de sécurité du transport aérien. Avez-vous examiné d'autres parties du projet de loi?

M. Menzies: Je n'ai pas lu tout le projet de loi. Est-ce qu'il y a une disposition spécifique que je devrais aborder?

Le sénateur Kinsella: Peut-être le fonds pour l'Afrique.

M. Menzies: Je ne connais pas cela. Mais j'appuie effectivement cette notion du projet de loi qui concerne la création d'une Administration canadienne de la sûreté du transport aérien. C'est une bonne idée.

La façon dont nous traitons la sécurité dans les aéroports pose certains problèmes. La nouvelle administration proposée nous offrira la chance de rectifier les choses, si nous la saisissons, évidemment. Une fois cette administration opérationnelle, elle s'occupera de la sécurité, au lieu de travailler avec un groupe aléatoire d'entrepreneurs qui sont regroupés dans une administration centrale. Nous pourrions faire beaucoup mieux.

Je connais personnellement certains problèmes dans notre système actuel. Ma soeur travaille à la sécurité extérieure à l'aéroport de Winnipeg depuis 14 ans, un travail très difficile durant l'hiver. Depuis 14 ans, ce service étant offert par des entrepreneurs privés à l'administration aéroportuaire, elle a vu la

responsibility for outdoor security pass from one contractor to another and the wages fall from \$17 an hour to \$9 or \$9.40 an hour, depending on the shift they are working.

Senator Kinsella: As an operator of an air service, you must comply with a number of Transport Canada regulations, is that correct?

Mr. Menzies: That is correct.

Senator Kinsella: Do you think that if the Department of Transport were to apply itself to the setting of standards in the whole area of air transport security, it could come up with a good set of norms that would apply across the country?

Mr. Menzies: Yes, that was one thing I did suggest to the regional director in the Pacific region. I wrote a letter regarding this matter back in December.

Senator Kinsella: What do you think he did with your letter?

Mr. Menzies: From what I was told, it went to the ADM level. Although I received no formal notification of that, I was told by his assistant in Vancouver that once a letter goes to the ADM, it is protocol that the response must come from there and not the region. That was the last I heard of it.

Senator Kinsella: Do you have any concerns as an operator that the proposed Canadian transport air security authority will not have the same standard-setting authority as the current Ministry of Transport?

Mr. Menzies: I have no concern.

Senator Kinsella: Do you think they will be able to set the standards to the level of detail, and provide commonality across the country?

Mr. Menzies: Provided that they are adequately empowered and organized, yes.

Senator Kinsella: Do you have any concerns on that very point?

Mr. Menzies: No, I do not.

Senator Kinsella: You believe they will be well organized, well funded and do a good job, so you are in favour of that. It seems that your real concern is simply the security charge.

Mr. Menzies: My concern is how this new agency will be funded, how it will be paid for.

Senator Kinsella: You do have a concern about whether it will have appropriate funding to do the kind of a job that you as an operator want to do.

Mr. Menzies: If we are going to be paying \$12 every time we have a passenger get on an airplane, the organization will certainly be well-funded.

Senator Kinsella: Those funds go simply into the Consolidated Revenue Fund.

responsabilité de la sécurité extérieure passer d'un entrepreneur à un autre et les salaires chuter de 17 dollars l'heure à 9 dollars ou 9,40 dollars, selon le quart de travail.

Le sénateur Kinsella: En tant qu'exploitant d'un service aérien, vous devez respecter un certain nombre de règlements de Transports Canada, n'est-ce pas?

M. Menzies: C'est exact.

Le sénateur Kinsella: Croyez-vous que si le ministère des Transports devait se mettre à établir des normes régissant tout le domaine de la sécurité du transport aérien, il pourrait concevoir un bon groupe de normes pour l'ensemble du pays?

M. Menzies: Oui, et c'est justement une de mes suggestions au directeur régional de la région du Pacifique. J'ai écrit une lettre à ce sujet en décembre.

Le sénateur Kinsella: Que pensez-vous qu'il a fait de votre lettre?

M. Menzies: D'après ce qu'on m'a dit, elle a été soumise au sous-ministre adjoint. Même si je n'en ai pas été informé officiellement, son adjoint à Vancouver m'a dit qu'une fois qu'une lettre est renvoyée au sous-ministre adjoint, le protocole veut que la réponse vienne du SMA et non pas de la région. C'est la dernière fois que j'en ai entendu parler.

Le sénateur Kinsella: En tant qu'exploitant d'un service aérien, craignez-vous que l'administration canadienne de la sûreté du transport aérien, telle que proposée, n'ait pas le même pouvoir d'établir des normes que le ministère des Transports actuel?

M. Menzies: Non.

Le sénateur Kinsella: Croyez-vous que cet organisme pourra fixer des normes aussi détaillées et qui pourront s'appliquer partout au pays?

M. Menzies: À la condition que l'administration proposée ait les pouvoirs nécessaires et qu'elle soit bien structurée, oui.

Le sénateur Kinsella: Est-ce que cette question précise vous préoccupe?

M. Menzies: Non, pas du tout.

Le sénateur Kinsella: Vous croyez que l'administration sera bien structurée, bien financée et qu'elle fera un bon travail, donc vous approuvez sa création. Il me semble que votre véritable préoccupation se limite au droit de sécurité.

M. Menzies: Ce qui m'inquiète, c'est de voir comment cette nouvelle agence sera financée.

Le sénateur Kinsella: Vous êtes effectivement préoccupé de savoir si l'administration aura les fonds nécessaires pour faire le genre de travail que vous, en tant qu'exploitant, voulez qu'elle fasse.

M. Menzies: Si on est obligé de payer 12 dollars chaque fois qu'on a un passager qui prend l'avion, l'organisation va certainement être bien financée.

Le sénateur Kinsella: Mais ces fonds vont simplement au Trésor.

Mr. Menzies: That is true, and that is a problem. In surveying people on-board and informally polling people at the flight deck restaurant, which is in the Terrace Airport, when we mention “general revenue” with respect to user fees, they roll their eyes. If the proposed authority were to be funded exclusively by user fees, there would be much less resistance to it. In other words, if it were set up like NAV CANADA, where the fees accrue to it as a corporation and not into general revenues, there would be less resistance.

Senator Kinsella: Is there a difference in the cost of clearing the passengers who get on your aircraft and those who are cleared at Pearson and get on the 747s or 767s?

Mr. Menzies: Yes, there is a difference. The regulatory requirements for security screening vary, depending on the type of operation.

Our aircraft departing the Terrace Airport — incidentally, we serve Terrace, Smithers and Prince Rupert with daily services to Vancouver — operate into the south side of the Vancouver airport, an area called the south terminal, which is actually the original airport terminal. It is about two miles from the domestic and international terminals that you would fly into when you come from here on Air Canada, for instance.

The south side of YVR is referred to as an “unsecured airport.” Our security screening requirements are very different for us to fly from Terrace to the south side of Vancouver airport than if we were to fly to the north side or the main terminal. There is security and then there is security screening. As an air carrier, our responsibilities for security are governed by the Canadian aviation security regulations, or CASRs, which we cannot discuss in detail because it is a confidential document. However, it exists and it outlines our requirements.

We exceed the minimum requirements at Hawk Air, but that is simply a company policy. We check carry-on baggage. We check laptops and cell phones. We do not permit knives in carry-on baggage, the regular sort of thing. However, we do not X-ray people or X-ray carry-on baggage. We do not wand passengers as is the case when you go through normal security. There is no regulatory requirement for us to do that.

We have eight flights a day that move through the south terminal. There are no X-ray facilities there. However, there is good security at the south terminal, having a relatively large group of security guards there. They ensure that there is no activity going on out there on the ramp that should not be. They will not let you get away with it. They keep an open and sharp eye on what goes on out there. We find that all the time, even with our own staff coming and going. However, there is no screening. There is no equipment for it. There is no regulatory requirement for it.

M. Menzies: C'est vrai, et c'est ça le problème. Dans les sondages que nous avons faits auprès des gens à bord et les sondages d'opinions informels au restaurant de l'aéroport de Terrace, quand nous parlons de recettes générales concernant les droits d'utilisation, les gens lèvent les yeux au ciel. Si l'administration proposée devait être financée exclusivement par les frais d'utilisation, les gens y seraient beaucoup moins hostiles. Autrement dit, si elle était constituée comme NAV CANADA, où les droits d'utilisation qu'elle recueille lui sont versés directement et non pas au Trésor, la résistance serait moins grande.

Le sénateur Kinsella: Y a-t-il une différence dans le coût de la sécurité pour les passagers qui montent à bord de votre avion et ceux qui montent à l'aéroport Pearson dans un 747 ou un 767?

M. Menzies: Oui, il y en a une différence. Les exigences réglementaires concernant les contrôles de sécurité varient selon le type de service.

Notre avion qui part de l'aéroport de Terrace — soit dit en passant, nous servons Terrace, Smithers et Prince Rupert avec service quotidien à Vancouver — décolle et atterrit du côté sud de l'aéroport de Vancouver, soit le terminal sud, qui est en réalité le premier terminal de l'aéroport. Il est situé à environ deux milles du terminal des vols intérieurs et internationaux où vous arrivez quand vous venez d'ici dans un avion d'Air Canada, par exemple.

Le côté sud de l'aéroport de Vancouver est ce que l'on appelle un «aéroport non contrôlé». Nos exigences concernant le contrôle sécuritaire sont très différentes si l'on part de Terrace pour arriver au côté sud de l'aéroport de Vancouver de celles qu'il faudrait respecter si nous devions atterrir du côté nord au terminal principal. La sécurité et le contrôle sécuritaire sont deux choses différentes. En tant que transporteur aérien, nos responsabilités en matière de sécurité sont régies par le Règlement canadien sur la sûreté en matière d'aviation (RCSA) que nous ne pouvons pas discuter en détail parce qu'il s'agit d'un document confidentiel. Cependant, ce document existe et on y précise les exigences que nous devons respecter.

Chez nous, à Hawk Air, nous dépassons les exigences minimales, mais c'est simplement la politique de l'entreprise. Nous vérifions les bagages à main. Nous vérifions les ordinateurs portables et les téléphones cellulaires. Nous ne permettons pas de couteau dans les bagages à main, ce genre de choses. Cependant, nous ne soumettons pas les gens ni les bagages aux rayons X. Nous ne soumettons pas les passagers au détecteur de métal comme c'est le cas lorsqu'on franchit la sécurité normale. Aucun règlement ne nous oblige à le faire.

Nous exploitons huit vols par jour au terminal sud. Il n'y a pas là d'installations de rayons X, mais la sécurité y est bonne, il y a un nombre relativement important de gardiens de sécurité qui veillent à ce qu'il n'y ait aucune activité interdite. On ne laisse rien passer. On surveille étroitement ce qui se passe là-bas. Nous le constatons tout le temps, même avec notre propre personnel qui entre et qui sort. Cependant, il n'y a pas de contrôle de sécurité. On n'a pas l'équipement pour ce faire. Et le règlement ne nous y oblige pas.

Senator Banks: My first question is one of information. You spoke a moment ago about your friend who is a charter carrier. I thought this bill designated "air carrier" under Part II of the Canada Transportation Act to operate a domestic or international service and was not inclusive of the kind of charter operation you described your friend having. Am I wrong?

Mr. Menzies: That is not what the CCRA told us.

Senator Banks: That is an interesting question.

Mr. Menzies: I took pains to make sure that I was clear on that myself.

The Chairman: CCRA is Canada Customs and Revenue Agency, formerly known as Revenue Canada.

Senator Banks: We will pursue that. I have an argumentative question to ask you, which I am sure you anticipated, that concerns the rightness of costs being loaded on to those of us who fly often.

Would it be the best thing, in your view, if the NAV CANADA surcharge, landing fee surcharges and airport improvement taxes were paid for by everyone, since, as you have carefully and clearly argued, "everyone" uses the air transportation system?

Mr. Menzies: Those arguments have been made. There has been some dissent on that. In terms of NAVCAN, for instance, if you have spent the last 20 years living on the 40th floor of 55 Nassau Street in Winnipeg, or living between 55 Nassau Street and the airport, and you have not yet been hit by an airplane, you are probably a user of NAV CANADA.

Senator Banks: Agreed.

Mr. Menzies: We had some dandies over the NAV CANADA charges. The NAV CANADA system was bought, built and paid for, and the expertise was developed, at public expense in Canada. It was a public system. The airports are the infrastructure. In this country, we used to have a system of airports where the profitable airports, the airports that generated a lot of revenue, could support the smaller airports. That exists no more. Now we have a bunch of sink-or-swim little operations around the country, and, credit to us, we seem to be making it.

The difference — this is where security comes in — is an emotional one. By providing an airport security system you are participating in the defence of the state. It is easier to get people to look and to accept their societal responsibilities or their responsibilities as citizens when that is what you are talking about as opposed to a proposal for a Tim Horton's in a terminal or a proposal to put up another sculpture in Vancouver. That is the difference to me.

Senator Banks: Do you not see the dichotomy that I do in saying it is okay for NAV CANADA to take that but not security?

Le sénateur Banks: Ma première question vise à obtenir de l'information. Vous avez parlé il y a quelques instants de votre ami qui exploite des vols nolisés. Je croyais que dans le projet de loi, on désignait un «transporteur aérien» en vertu de la partie II de la Loi sur les transports au Canada comme quelqu'un qui exploite un service national ou international, ce qui exclut le genre de services nolisés offerts par votre ami. Est-ce que j'ai tort?

Mr. Menzies: Ce n'est pas ce que l'ADRC nous a dit.

Le sénateur Banks: C'est une question intéressante.

Mr. Menzies: J'ai pris soin de m'assurer que je me faisais bien comprendre moi-même.

Le président: L'ADRC, c'est l'Agence des douanes et du revenu du Canada, que l'on connaissait auparavant sous le nom de Revenu Canada.

Le sénateur Banks: Nous verrons cela plus loin. J'aimerais vous poser une question d'opinion, à laquelle vous vous attendiez certainement, et qui concerne la pertinence des coûts qui sont imposés à ceux d'entre nous qui prenons souvent l'avion.

À votre avis, ne serait-il pas préférable que la surcharge de NAV CANADA, les surcharges pour les droits d'atterrissement et les taxes d'améliorations aéroportuaires soient payées par tout le monde puisque, comme vous l'avez soigneusement et clairement soutenu, «tout le monde» utilise le système de transport aérien?

Mr. Menzies: Ces arguments ont déjà été entendus. Tout le monde n'est pas d'accord. En ce qui a trait à NAVCAN, par exemple, si vous avez passé les 20 dernières années de votre vie au 40^e étage du 55, rue Nassau à Winnipeg, ou si vous vivez entre le 55, rue Nassau et l'aéroport, et que vous n'avez pas été frappé par un avion, vous êtes probablement un utilisateur des services de NAV CANADA.

Le sénateur Banks: D'accord.

Mr. Menzies: Nous n'étions pas tout à fait d'accord au sujet des droits imposés par NAV CANADA. Le système de NAV CANADA a été acheté, construit et payé par les contribuables canadiens, tout comme l'expertise qui a été mise au point. C'était un système public dont les aéroports constituent l'infrastructure. Au Canada, nous avions une organisation aéroportuaire qui permettait aux aéroports rentables, ceux qui gagnaient beaucoup de recettes, de venir en aide aux petits aéroports. Cela n'existe plus. Maintenant, nous avons une quantité de petits aéroports qui doivent faire leurs frais ou fermer au pays et, je m'en accorde le crédit, nous semblons garder la tête hors de l'eau.

La différence — et c'est là qu'intervient l'élément sécurité — se situe sur le plan émotionnel. En assurant un système de sécurité aéroportuaire, vous participez à la défense du pays. Il est plus facile d'amener les gens à assumer leurs responsabilités sociétales ou leurs responsabilités en tant que citoyens quand vous évoquez ces concepts que lorsque vous voulez ouvrir un Tim Horton dans un terminal ou édifier une autre sculpture à Vancouver. C'est ça la différence pour moi.

Le sénateur Banks: Mais ne voyez-vous pas la même dichotomie que moi lorsque vous dites que NAV CANADA doit bien s'occuper de cela, mais pas de la sécurité?

Mr. Menzies: I understand that. However, do not misunderstand me. I was dead set opposed to the downloading of the airports. I fought very hard against the creation of NAV CANADA for exactly the reasons that you mention, that those were national systems that existed for everyone. In the NAV CANADA situation, I was making the same sorts of arguments in Terrace. I was having people say: "Why should I pay for this? I never get on an airplane."

Perhaps the reason you have a job is because your boss does get on an airplane. That makes you a user of NAV CANADA. It makes us all a user of NAV CANADA. People in Terrace like getting their newspaper the same day. Guess who got it there — it was NAV CANADA.

Senator Banks: Pursuing that argument, you would be in favour of socializing, if that is the word, all those charges because we all benefit from them.

Mr. Menzies: I would be in favour of that. However, that will not happen. We all know that.

We are talking about national defence as a different issue. The defence of the state is a societal responsibility.

The Chairman: Thank you, Mr. Menzies.

I will invite the Air Line Pilots Association to come to the table please. We have with us Captain Hardisty and Captain Adamus. Please proceed.

Captain Kent Hardisty, President, Canada Board, Air Line Pilots Association: Good afternoon Mr. Chairman and committee members, in the package we have distributed to you, you should have on the left side items for your review and interest at your discretion. The first one, dated November 8, 2001, is the presentation that the Air Line Pilots Association, ALPA, made to the Transport Committee in the House of Commons. The second document, dated September 20, 2001, is a presentation from our ALPA president, Captain Dwayne Worth, to the U.S. Senate on aviation security. On the right side the documents to which will be referring today, in both official languages.

Besides my involvement with the Air Line Pilots Association, I am a pilot for Air Canada Regional.

ALPA represents more than 64,000 pilots who fly for 45 airlines in Canada and the United States. As a representative of employees whose lives depend on the safety and security of the air travel system, ALPA has, since its inception in 1931, devoted itself to insuring that air travel is both safe and secure. ALPA has developed extensive knowledge and expertise in aviation security areas.

Although ALPA is concerned and will comment on the damaging effects that will result from the proposed Air Travellers Security Charge Act, the debate on this part of the bill has overshadowed the proposed act to create the Canadian Air Transport Security Authority, or CATSA. As the

M. Menzies: Je comprends, mais ne vous méprenez pas. J'étais tout à fait contre la réduction du nombre des aéroports. Je me suis battu très fort contre la création de NAV CANADA exactement pour les raisons que vous mentionnez. J'estimais qu'il s'agissait de systèmes nationaux mis à la disposition de tout le monde. Dans le cas de NAV CANADA, j'ai présenté les mêmes arguments à Terrace. Les gens me disaient: «Pourquoi devrais-je payer pour cela? Je ne prends jamais l'avion».

Peut-être que vous avez un emploi justement parce que votre patron prend l'avion. Ça fait de vous un utilisateur des services de NAV CANADA. Ça fait de nous tous des utilisateurs de NAV CANADA. Les gens de Terrace aiment bien recevoir leur journal le jour même. Devinez qui le leur apporte? C'est NAV CANADA.

Le sénateur Banks: Dans cette même veine, vous seriez en faveur de la «socialisation», si tel est le mot, de tous ces droits parce que nous en profitons tous.

Mr. Menzies: Je serais en faveur. Cependant, ça ne se produira pas. Nous le savons tous.

Il est ici question de défense nationale, c'est autre chose. La défense de l'État est une responsabilité sociétale.

Le président: Merci, monsieur Menzies.

J'invite maintenant les représentants de l'Air Line Pilots Association à s'approcher de la table. Nous accueillons aujourd'hui le capitaine Hardisty et le capitaine Adamus. À vous, messieurs.

Le capitaine Kent Hardisty, président, Air Line Pilots Association, section canadienne: Monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du comité, dans les documents que nous vous avons distribués, vous avez à la gauche les éléments que vous pouvez examiner à votre discrédition. Le premier document, daté du 8 novembre 2001, est le mémoire que l'Air Line Pilots Association, ALPA, a présenté au Comité des transports de la Chambre des communes. Le deuxième document, daté du 20 septembre 2001, est un mémoire que notre président de l'ALPA, le capitaine Dwayne Worth, a présenté au Sénat des États-Unis sur la sécurité aérienne. À la droite, les documents dont nous allons parler aujourd'hui, dans les deux langues officielles.

Outre mon implication auprès de l'Air Line Pilots Association, je suis pilote pour Air Canada Régional.

L'ALPA représente plus de 64 000 pilotes qui travaillent pour 45 sociétés aériennes au Canada et aux États-Unis. En tant que représentant d'employés dont la vie dépend de la sécurité et de la sûreté du système de transport aérien, l'ALPA a, depuis sa création en 1931, concentré ses efforts pour s'assurer que le transport aérien est à la fois sûr et sécuritaire. L'ALPA a acquis une connaissance approfondie et une très grande expertise en matière de sécurité aérienne.

Bien que l'ALPA soit préoccupée par le projet de loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien et qu'elle fera des commentaires sur ses effets dévastateurs, le débat sur cette partie du projet de loi a laissé dans l'ombre le projet de loi visant à créer l'Administration canadienne de la sûreté du

effectiveness of this authority will play an important role in the safety and security of Canadians, ALPA remains very concerned with what it deems to be serious deficiencies with this bill. On behalf the professional pilots on the front lines, ALPA appeals to the members of this committee, in the tradition of the Senate as chamber of sober second thought, to give careful review to the provisions of the CATSA bill.

ALPA has long been a leader in working with other parties in the United States and Canada in developing improvements in aviation security. These efforts have been stepped up in recent months. Our president, Captain Dwayne Worth, led the U.S. rapid response team on aircraft security that was tasked with developing recommendations to be delivered to the transportation secretary Norman Mineta. Additionally, the U.S. Federal Aeronautics Authority appointed ALPA security committee chairman Captain Steve Lucky to chair a committee examining new security technologies. Captain Worth and other ALPA representatives have provided testimony before Congress on numerous occasions since September 11, 2001.

Meanwhile in Canada, security representatives from the ALPA have been meeting with senior officials from the security directorate of Transport Canada in Ottawa to discuss the vital issue of our nation's aviation security and to begin the development of a new aviation security blueprint.

ALPA pilots and staff have participated in the newly formed aviation security advisory committee, as well as the aircraft security working group and the airport security working group. Especially in light of these positive steps already taken to deal with this critical problem, we are troubled by the direction that the proposed legislation has taken. We are gravely concerned about what we believe to be serious deficiencies in the proposed Canadian Air Transport Security Authority Act.

The proposed legislation, as it is written, does little but create an additional bureaucracy that will be unresponsive to the insights and interests of the people on the front lines of aviation security. It will accomplish little more than transfer screening authority from the airlines to the airports.

Moreover, the proposed security authority would work in an operational and fiscal bubble that would not reflect the fact that aviation security, both in terms of its importance and in terms of its complexity, is an issue that transcends the immediate use of airports. Most significantly, we are disappointed that the planned legislation does not adequately address the core security issues in Canada.

Before turning to a more detailed assessment of the proposed legislation, we wish to express that our most serious concern with the proposed legislation is with what is not there. There is no substantive attempt to address the core issues of security of the air transportation system.

transport aérien, l'ACSTA. Comme l'efficacité de cette administration jouera un rôle important dans la sûreté et la sécurité des Canadiens, l'ALPA s'inquiète sérieusement de ce qui semble être de graves lacunes du projet de loi. Au nom des pilotes professionnels en exercice, l'ALPA exhorte les membres de votre comité — par tradition, le Sénat est un forum qui procède à un second examen objectif — à examiner attentivement les dispositions du projet de loi portant création de l'ACSTA.

L'ALPA joue depuis longtemps un rôle de leadership dans ses activités avec d'autres intervenants aux États-Unis et au Canada pour concevoir des améliorations à la sécurité aérienne. Ces efforts ont été accrus ces derniers mois. Notre président, le capitaine Dwayne Worth, a dirigé l'équipe d'intervention rapide des États-Unis sur la sécurité aérienne qui a été chargée de formuler des recommandations qu'elle devait présenter au secrétaire du transport M. Norman Mineta. En outre, la U.S. Federal Aeronautics Authority a nommé le président du Comité de la sécurité de l'ALPA, le capitaine Steve Lucky, dont le mandat est d'examiner de nouvelles technologies en matière de sécurité. Le capitaine Worth et d'autres représentants de l'ALPA ont témoigné devant le Congrès à plusieurs reprises depuis le 11 septembre 2001.

Entre-temps au Canada, les représentants de la sécurité de l'ALPA ont rencontré des cadres supérieurs de la Direction de la sécurité de Transports Canada à Ottawa pour discuter de la question vitale de la sécurité aérienne de notre pays et pour entreprendre la mise au point d'un nouveau plan concernant la sécurité aérienne.

Les pilotes et le personnel de l'ALPA ont participé au nouveau comité consultatif qui a été créé en matière de sécurité aérienne, de même qu'au groupe de travail sur la sécurité aérienne et au groupe de travail sur la sécurité des aéroports. À la lumière particulièrement de ces étapes positives qui ont déjà été franchies pour régler ce problème crucial, nous sommes troublés par l'orientation qu'a prise le projet de loi. Nous sommes très préoccupés par ce que nous croyons être des lacunes graves dans le projet de loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien qui est proposée.

Le projet de loi, tel qu'il est libellé, crée simplement une autre bureaucratie qui sera incapable de tenir compte des opinions et de faire valoir les intérêts des gens qui sont les premiers préoccupés par la sécurité aérienne. Il ne fera rien d'autre que de transférer les pouvoirs de contrôle des sociétés aériennes aux aéroports.

Qui plus est, l'administration proposée travaillerait dans une bulle opérationnelle et budgétaire qui ne refléterait pas le fait que la sécurité aérienne, tant en ce qui concerne son importance que sa complexité, est un problème qui transcende l'utilisation immédiate des aéroports. Plus important encore, nous sommes déçus de voir que le projet de loi n'aborde pas comme il se doit les grands problèmes de sécurité au Canada.

Avant de passer à un examen plus détaillé du projet de loi, nous tenons à dire que la préoccupation la plus grave que nous avons à l'égard de cette mesure législative concerne ce que l'on n'y trouve pas. Aucune mesure substantielle n'a été prise pour aborder les problèmes essentiels de la sécurité du système de transport aérien.

Given the critical importance of the issue, we believe that the government ought to address the issue of the security of air travel legislatively, in a comprehensive manner, establishing enforceable standards for the secure operation of air transportation.

The proposed legislation does not do this. Instead, it proposes to delegate responsibility away from government, both for the setting of standards and for the delivery of security services to the public. The creation of yet another bureaucratic layer to deal with the issue of airport security will reduce the likelihood of it receiving the public attention that it deserves. More important, it would preclude the necessary public scrutiny of proposed solutions.

This issue deserves to be the subject of public debate on an ongoing basis. We are concerned that the creation of an authority will serve only to deflect the government's responsibility for maintaining a secure air transportation system. In fact, we view this proposal as an unacceptable step backwards.

Turning to the specific legislation before the committee, ALPA is deeply concerned that the new authority would not have sufficient scope for its operation to deal with aviation security issues in a comprehensive manner. We are particularly concerned with the apparent restriction on the proposed authority's mandate to the screening aspect of air transport security.

When the Minister of Transport announced the proposed legislation in December 2001, he stated that the new Canadian air transport security authority would be responsible for the provisions of key security services. The minister's news release of December 11, 2001 stated that, in addition to pre-board screening of passengers and belongings, the authority would be responsible for the deployment of explosive detection equipment at airports, federal contributions for airport policing and contracting for on-board armed police.

We do not believe that this intention has found its way into the legislation as it is presently drafted. Clause 6 of the bill makes express reference only to the screening function in the security system. From our reading of the remainder of the proposed legislation, it is apparent to us that only that single aspect of the security process is specifically contemplated to be within the new authority's competence.

The absence of a mandate to provide a uniform, reliable, technologically enhanced identification media for use by employees, transient crews and travellers at airports is another glaring deficiency of the bill. This absence would continue to unnecessarily complicate all our shared efforts to further enhance aviation security.

As indicated in our ongoing discussions with officials from the Transport Canada security directorate, ALPA has made it clear that Canada needs a new aviation security blueprint. We need global thinking to address this critical issue.

Compte tenu de l'importance cruciale de la question, nous croyons que le gouvernement doit assujettir la sécurité du transport aérien à des mesures législatives, de façon exhaustive, en établissant des normes pratiques pour assurer le fonctionnement sûr du transport aérien.

Or, ce n'est pas ce que fait le projet de loi. Le projet de loi propose plutôt de déléguer la responsabilité qui revient au gouvernement, tant pour l'établissement des normes que pour la prestation des services de sécurité au public. La création d'une autre structure bureaucratique chargée de s'occuper de la question de la sûreté des aéroports ne réussira qu'à réduire l'attention publique qu'elle mérite. Pire encore, cela empêcherait l'examen public nécessaire des solutions proposées.

La question doit faire l'objet d'un débat public constant. Nous déplorons que la création d'une administration ne serve qu'à diluer la responsabilité qu'a le gouvernement d'assurer un système de transport aérien sécuritaire. En fait, nous estimons que cette proposition est un recul inacceptable.

Passons maintenant à la mesure législative dont est saisi le comité. L'ALPA constate à grand regret que le fonctionnement de la nouvelle administration ne lui permettra pas de s'occuper des questions de sécurité aérienne de façon exhaustive. Nous sommes particulièrement préoccupés par l'apparente restriction imposée au mandat que l'on doit confier à l'administration, concernant le contrôle même de la sûreté du transport aérien.

Lorsque le ministre des Transports a présenté le projet de loi en décembre 2001, il a dit que la nouvelle administration canadienne de la sûreté du transport aérien serait responsable de la prestation de services de sécurité essentiels. Le communiqué du ministre daté du 11 décembre 2001 précisait qu'en plus du contrôle préembarquement des passagers et de leurs bagages, l'administration serait responsable du déploiement d'équipement de détection des explosifs aux aéroports, des contributions fédérales aux services de police dans les aéroports et de conclure les contrats pour assurer la présence de policiers armés à bord des avions.

À notre avis, le projet de loi, dans son libellé actuel, ne reflète pas cette intention. L'article 6 du projet de loi fait expressément référence uniquement à la fonction de contrôle dans le système de sécurité. D'après notre lecture du reste du projet de loi, il nous semble évident que l'on envisage de confier à la compétence de cette nouvelle administration ce seul aspect du processus de sécurité.

L'absence de mandat qui procurerait des moyens d'identification uniformes, fiables, améliorés sur le plan technologique à l'intention des employés, des équipes transitoires et des passagers aux aéroports est une autre lacune flagrante du projet de loi. Une telle lacune continuerait de compliquer inutilement tous les efforts que nous faisons pour accroître encore davantage la sécurité aérienne.

Comme nous l'avons indiqué dans nos discussions avec les fonctionnaires de la Direction de la sécurité de Transports Canada, l'ALPA a établi clairement que le Canada a besoin d'un nouveau plan concernant la sûreté du transport aérien. Il nous faut aborder cette question cruciale dans son intégralité.

The handing over of the screening aspect of the security problem to a separate authority with a restricted mandate is a piecemeal solution. It will be an ad hoc exercise that will be unable to address the core issues related to security. It is far from clear whether the proposed new security authority could meaningful deal with broader security issues such as the use of air marshals in aircraft, passenger information systems and the creation of a national pass system utilizing technology, including biometrics.

ALPA has outlined its proposals for the changes that need to be made to the security system in its November 8, 2001 submissions to the House of Commons Committee on Transport.

The proposed legislation's silence on these issues appears to indicate that these and other important issues may not be fully addressed by the authority. We therefore urge the committee to recommend that the authority be provided a global mandate to deal with all aspects of aviation security. ALPA recommends to the members of this committee that the language of clause 6 be amended to more specifically state the authority's mandate for the provision of security services. Otherwise, ALPA is concerned that the security services provided, other than screening, will be at the whim of the bureaucracy within Transport Canada. We reiterate: The key security provisions that Canadians expect and require need to be mandated by Parliament in the legislation.

While we have serious misgivings about the proposed authority's ability to deal with security issues, we are nevertheless heartened to see that at least some provision has been made for stakeholder representation on the proposed authority's board of directors. However, the provision is insufficient in that it does not reflect the contributions and the interests of front-line personnel such as pilots. The men and women who work directly in the industry have the most at stake when questions of aviation security arise, and they are the ones who will be best positioned to provide realistic solutions to security problems.

ALPA has decades of experience in dealing with security issues. Because our members' lives are on the line everyday, we believe that they have and should have a great deal to say on the issue of aviation security. To create a body that is truly responsive to the critical front-line issues of security, ALPA believe that at least two board members should be drawn from front-line employees in the industry. Moreover, we are deeply concerned that the qualifications criteria for non-representative board members in subclause 12(1) are both vague and insufficient. Security is a highly complex, technical area that cannot be quickly mastered. For the board of directors to be effective in this area, many years of direct professional experience in the area is a prerequisite.

Le fait de confier l'aspect contrôle du problème de sécurité à une autorité distincte dotée d'un mandat restreint est une solution fragmentaire. Il s'agira d'une mesure spéciale qui ne pourra régler les problèmes principaux reliés à la sécurité. Ce n'est pas évident que la nouvelle administration proposée pourra traiter adéquatement des questions de sécurité plus larges comme l'utilisation de policiers dans les avions, de systèmes d'information sur les passagers et de la création d'un système national de laissez-passer utilisant la technologie de la biométrie.

L'ALPA a précisé les propositions de changements qui doivent être apportés au système de sécurité dans le mémoire qu'elle a présenté le 8 novembre 2001 au Comité des transports de la Chambre des communes.

Le silence du projet de loi au sujet de ces problèmes semble indiquer que l'administration en question pourrait fort bien ne pas aborder ces enjeux importants, notamment. Nous exhortons donc le comité à recommander que l'administration se voit confier un mandat global lui permettant d'aborder tous les aspects de la sécurité aérienne. L'ALPA recommande aux membres du comité que le libellé de l'article 6 soit modifié pour préciser de façon plus claire le mandat de l'administration concernant la prestation des services de sécurité. Sinon, l'ALPA a la pénible impression que les services de sécurité offerts, autres que le contrôle, reposeront sur le bon vouloir des fonctionnaires de Transports Canada. Nous le répétons: les dispositions essentielles concernant la sécurité auxquelles les Canadiens s'attendent et dont ils ont besoin doivent être assurées par le Parlement dans le cadre d'une mesure législative.

Bien que nous entretenions des doutes sérieux quant à la capacité de l'administration proposée de régler des problèmes de sécurité, nous sommes néanmoins rassurés de voir qu'au moins certaines dispositions ont été prises pour garantir la représentation des intervenants au sein de son Conseil d'administration. Cependant, ces dispositions sont insuffisantes en ce qu'elles ne reflètent pas la présence et les intérêts du personnel de première ligne comme les pilotes. Les hommes et les femmes qui travaillent directement dans le secteur ont le plus à perdre ou à gagner lorsque les questions de sécurité aérienne se posent, et ce sont eux et elles qui seront les mieux en mesure d'offrir des solutions réalistes aux problèmes de sécurité.

L'ALPA compte des dizaines et des dizaines d'années d'expérience en matière de sécurité. Comme la vie de nos membres est en jeu tous les jours, nous croyons qu'ils ont et qu'ils devraient avoir beaucoup à dire sur la question de la sécurité aérienne. Pour qu'un organisme soit vraiment capable de répondre aux enjeux essentiels de première ligne en matière de sécurité, l'ALPA estime qu'au moins deux membres du Conseil de l'administration proposée devraient être des employés de première ligne du secteur. Nous ajoutons que les critères de qualification des membres du Conseil non représentatifs à l'article 12.1, à la fois vagues et insuffisants, nous inquiètent beaucoup. La sécurité est une question hautement complexe et technique qui ne peut être maîtrisée du jour au lendemain. Si l'on veut que le Conseil d'administration soit efficace à cet égard, de nombreuses années d'expérience professionnelle directe dans le domaine sont une condition préalable.

Accordingly, were this committee to accept the proposal to create a security authority, we urge you to require that each member of the board of directors have an extensive professional background in aviation security. We also recommend that a more substantial proportion of the authority's board originate directly from the aviation industry, including front-line personnel such as airline pilots.

Turning to the issue of the proposed Air Travellers Security Charge Act, ALPA objects in the strongest possible terms to the assessment of what can only be characterized in the present economic climate as a punitive and highly regressive levy on the Canadian domestic airline industry. Canada has seen the disappearance of numerous airlines in the last several months, and only recently attempts at a restart of Canada 3000 were abandoned for economic reasons. The imposition of a \$24 surcharge on domestic flying will serve to further erode the operating margins that remain in the Canadian industry. It will be particularly crippling to short-haul domestic carriers such as Air Canada Regional and WestJet. We find it ironic, to say the least, that legislation intending to improve security of air travel in Canada could assist its very demise. The events of the last six months have illustrated the critical importance of the aviation system to the overall functioning of the national economy. Its support, particularly at this critical time in its history, is patently in the broader public interest.

The attempt to place the aviation security issue in a fiscal bubble, as Bill C-49 proposes, constitutes, in our view, an abandonment of the government's responsibility over a critical part of the nation's infrastructure. The user-pay concept is entirely inapplicable to the current circumstances and is based upon an apparent misunderstanding of the nature of the terrorist actions, the recurrence of which we are now all trying to prevent. It is critical to understand that on September 11 terrorists did not target the air transport system. Rather, they utilized the air transport system by turning aircraft into weapons of mass destruction. With that in mind, we do not see the basis for targeting airline passengers as the sole group in our society to pay for enhancements to the security system.

Moreover, the application of the user-pay concept is completely unfair in its proposed application. At best, it is a blunt instrument, generating revenues far in excess of what will be required to fund the authority and taxing passengers the same amount, irrespective of whether they are travelling 200 miles or across the country, and irrespective of whether the airports — for example, northern and remote airports — that they are using will obtain any tangible benefit from the security enhancements.

We therefore strongly urge that the entire security charge scheme be abandoned in its entirety. However, if the committee is to retain the self-funding concept, we urge you to provide for a

Par conséquent, si votre comité devait accepter la proposition de créer une administration de la sûreté du transport aérien, nous vous exhortons à exiger que chaque membre du Conseil d'administration ait des antécédents professionnels étendus en matière de sécurité aérienne. Nous recommandons également qu'un plus fort pourcentage de membres du Conseil d'administration de l'administration proviennent directement de l'industrie de l'aviation, y compris du personnel de première ligne comme les pilotes d'avion.

En ce qui concerne maintenant la Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, l'ALPA s'oppose le plus vigoureusement possible à ce que l'on peut uniquement décrire, dans le climat économique actuel, comme une mesure punitive et hautement régressive imposée à l'industrie aérienne canadienne. Le Canada a assisté à la disparition de nombreuses lignes aériennes au cours des derniers mois, et tout récemment, les tentatives d'une reprise de Canada 3000 ont été abandonnées pour des raisons économiques. L'imposition d'une surcharge de 24 dollars sur les vols intérieurs ne fera qu'éliminer les dernières marges bénéficiaires dans l'industrie aérienne au Canada. Cette surcharge sera particulièrement gênante pour les transporteurs canadiens de courte distance comme Air Canada Régional et WestJet. À notre avis, il est pour le moins ironique que la mesure législative visant à accroître la sûreté du transport aérien au Canada puisse en provoquer la chute. Les événements des six derniers mois ont fait ressortir l'importance essentielle du système d'aviation pour le fonctionnement global de l'économie nationale. L'appui à cette industrie, plus particulièrement à ce moment critique de son histoire, est on ne peut plus évident pour l'intérêt public.

L'intention d'envelopper la question de la sécurité aérienne dans une bulle budgétaire, comme le propose le projet de loi C-49, constitue à notre avis un abandon de la responsabilité du gouvernement à l'égard d'un élément essentiel de l'infrastructure du pays. Le concept de frais d'utilisation est tout à fait inapplicable aux circonstances actuelles et repose sur une incompréhension apparente de la nature des actions terroristes, dont nous essayons d'empêcher la répétition. Il faut absolument comprendre que le 11 septembre, les terroristes n'ont pas ciblé le système de transport aérien, mais ont utilisé ce système en transformant des aéronefs en armes de destruction massive. Cela dit, nous ne voyons pas pourquoi il faudrait cibler les passagers aériens comme étant le seul groupe de notre société qui devrait payer pour les améliorations apportées au système de sécurité.

En outre, l'application du concept de frais d'utilisation est parfaitement injuste dans l'application qui en est proposée. Au mieux, c'est un instrument grossier, qui génère des recettes qui dépassent beaucoup ce qui sera nécessaire pour financer l'administration, et imposer une taxe identique aux passagers, qu'ils parcourent 200 milles ou traversent le pays et peu importe les aéroports — par exemple, les aéroports du Nord et les aéroports éloignés — ne permettra pas d'obtenir d'avantages tangibles relatifs à l'amélioration de la sécurité.

Par conséquent, nous recommandons fortement que le droit imposé pour la sûreté aérienne soit abandonné complètement. Mais si le comité veut retenir le concept d'autofinancement, nous

graduated fee reflective of the length of the trip and reflective of whether the airport in question will benefit from the security enhancements.

Thank you for the opportunity to appear before the committee to outline ALPA's views on this critical issue and to set out our serious concerns in respect of this legislation. The association looks forward to working with Parliament, Transport Canada and other participants in the airline industry to ensure that there is a safe and secure aviation system in Canada. We would be pleased to take your questions.

Senator Tunney: As I was following your presentation, I was thinking back to the days before September 11 and wondering how many people might have anticipated anything such as what happened. We are now between that episode and, one hopes, not another, but possibly so. Would you have considered something entirely different rather than a repeat of this kind of an occurrence? Would you be concerned that our security funding might be looking at too narrow a possibility?

Mr. Hardisty: To answer the last part first, yes, we are gravely concerned that the legislation is not a global approach to the concept of security. It appears at this point in the legislation to us to be very narrow in respect to pre-board passenger screening only, and that is only one layer of security. Many layers of security are important to ensuring the national security perspective. The funding, of course, is an issue that we have addressed and object to forcefully.

As to whether or not anyone could have foreseen the events of September 11, that has been open to debate, but I think any reasonable person in either the United States or Canada would have to assume that no one had contemplated the type of actions that were undertaken on September 11. However, it has demonstrated that the system is open to abuse and attack, and we must defend. To defend, we must be effective, and we need effective legislation in place to do that.

Senator Tunney: We were informed in a recent presentation that the charge or fee of \$12 or \$24 represents only part of the cost of this security thrust.

Mr. Hardisty: We are not entirely sure how the figures were derived. There was no real stakeholder input that I am aware of, that the association is aware of, with respect to setting the fees. The costs, in our opinion, are not properly reflective.

Again, this is an issue of national security. The previous witness spoke on this issue forcefully as well. We are not talking about airline passengers being the targets; we are talking about citizens of Canada, citizens of the United States, and indeed citizens around the globe, being at risk by the use of the aviation system as a weapon. We have to guard against that, and we must consider that in the appropriate light. I am not sure if I was totally responsive to your question.

vous exhortons à prévoir des droits gradués qui reflètent la longueur du déplacement et que l'aéroport en question bénéficie des améliorations à la sécurité.

Nous vous remercions de nous donner la possibilité de comparaître devant le comité pour vous faire part des opinions de l'ALPA sur cette question essentielle ainsi que de nos graves préoccupations en ce qui a trait à cette mesure législative. L'Association se fera un plaisir de travailler avec le Parlement, Transports Canada et d'autres intervenants de l'industrie aérienne pour s'assurer que le système de transport aérien au Canada est sûr et sécuritaire. Nous répondrons maintenant volontiers à vos questions.

Le sénateur Tunney: Pendant que j'écoutais votre exposé, je me suis mis à penser à ce qui existait avant le 11 septembre et je me suis demandé combien de personnes auraient pu prévoir ce qui s'est passé. Nous sommes maintenant entre ce moment, qui aura été le dernier, espérons-nous, mais tout est possible. Avez-vous envisagé quelque chose d'entièrement différent qu'une répétition de ce genre d'événement? À votre avis, craignez-vous que les fonds que l'on accorde à notre sécurité visent peut-être trop bas?

M. Hardisty: Pour répondre à la dernière partie de votre question d'abord, oui, nous sommes profondément déçus par le fait que le projet de loi ne constitue pas une approche globale envers la notion de sécurité. Au point où en est le projet de loi actuellement, il nous semble très faible en ce qui concerne le seul contrôle sécuritaire des passagers avant l'embarquement, et cela n'est qu'une fraction de la sécurité. Un grand nombre de paliers de la sécurité sont importants pour assurer la sécurité nationale. Bien sûr, le financement est une question que nous avons examinée et à laquelle nous nous opposons vigoureusement.

Quant à savoir si oui ou non quelqu'un aurait pu prévoir les événements du 11 septembre, la question est ouverte, mais je pense que toute personne raisonnable aux États-Unis ou au Canada pouvait penser que personne n'avait prévu les possibilités qui se sont réalisées le 11 septembre. Cependant, cela a prouvé que le système peut faire l'objet d'abus et d'attaques, et que nous devons nous défendre. Pour ce faire, nous devons être efficaces, et nous avons besoin d'une loi efficace pour y parvenir.

Le sénateur Tunney: Quelqu'un nous a dit récemment lors d'un témoignage que la surcharge ou les droits de 12 ou 24 dollars ne représentent qu'une partie du coût de ce programme de sécurité.

M. Hardisty: Nous ne savons pas exactement comment on en est arrivé aux chiffres. À ce que je sache, et à la connaissance de l'Association, on n'a demandé l'opinion d'aucun intervenant en ce qui a trait à l'établissement des droits. À notre avis, les coûts reflètent mal la réalité.

Là encore, c'est une question de sécurité nationale. Le témoin précédent a apporté des arguments vigoureux sur cette question également. Ce ne sont pas les passagers des lignes aériennes qui sont les cibles, mais ce sont les citoyens du Canada, des États-Unis et en fait les citoyens du monde entier qui courrent des risques lorsque le système d'aviation est utilisé comme arme. Nous devons nous protéger contre cela, et nous devons examiner ce problème dans le bon contexte. Je ne suis pas certain d'avoir totalement répondu à votre question.

Senator Tunney: Yes, I think so. Thank you.

Senator Banks: I have heard arguments to the opposite of yours. You argued that the government ought to have a bigger hand in this and that it is too restricted. I have heard arguments that the reverse is true because the minister in this proposed legislation is left wide open to simply determine whenever and whatever he wants this authority to deal with. I refer you in particular to subclause 6(2) of the bill, which says, in part:

It is also responsible for air transport security functions that the Minister may assign to it, subject to any terms and conditions that the Minister may establish.

We have heard from the minister that those are contemplated as being pretty broad. Could you help us find a way between the two ends of that teeter-totter?

The Chairman: Look also, senator, at subclauses 4(2), (3), (4) and (5), in which the minister is given carte blanche and the authority is told it must obey.

Senator Banks: You talk about independence here, and we are hearing that the government has too much to say in this. You are saying it has too little.

Mr. Hardisty: We cannot agree to that. The legislation, as we have determined from reading it, fails to address any of the issues the minister has made comment on in the media and otherwise. He has indicated that he would like to apply various parts of the security apparatus to this body. However, the legislation fails to address any of these parts. The only part that is addressed in legislation is pre-board screening, which is one part of a whole package. Our concern is that under that circumstance it becomes subject to the whims of the various bureaucratic processes and budget processes. At some point, the issues may not receive proper consideration although they merit such. That is our concern. They should be legislated.

Senator Banks: If specific measures are put in an act then the application of the act is limited to those specific measures. If an act is a broad thing, which enables the minister to determine whatever needs to be done, it permits almost anything to be done. That is the nature of my question. If an act gets specific and says that this and this will be done, then there is a constraint to do only this and this, and certain contingencies down the road that cannot be foreseen could not then be acted upon under this act. Would you comment on that, please?

Mr. Hardisty: Certainly we see this as evolving, and issues involving the air marshal program and other programs that are before us today that must, in our view, be legislated to be properly addressed and properly put into action. As we evolve, there may be issues that are directly under the purview of Transport Canada or under other legislative apparatus that can be applied. Certainly if there are matters that come to light through the consultative process, we envision in the future those would become future

Le sénateur Tunney: Oui, je crois. Merci.

Le sénateur Banks: J'ai entendu des arguments contraires aux vôtres. Vous avez soutenu que le gouvernement devrait jouer un rôle plus important là-dedans et que le projet de loi est trop restreint. Certains ont prétendu le contraire parce que le ministre, dans ce projet de loi, a beau jeu de simplement déterminer les fonctions de cette administration, quand bon lui semble. Je vous renvoie au paragraphe 6(2) du projet de loi qui stipule ce qui suit:

L'Administration [...] exécute également les autres fonctions liées à la sûreté du transport aérien que prévoit la présente loi et celles que le ministre, sous réserve des modalités qu'il détermine, lui confère.

D'après ce que le ministre nous a dit, ces fonctions sont assez larges. Pourriez-vous nous aider à trouver un moyen terme?

Le président: Sénateur, regardez aussi les paragraphes 4(2), (3), (4) et (5), dans lesquels le ministre a carte blanche et dont l'administration doit respecter les exigences.

Le sénateur Banks: Vous parlez ici d'indépendance de l'administration, et nous entendons les témoins dire que le gouvernement a trop de pouvoir là-dedans et vous, vous dites qu'il n'en a pas assez.

M. Hardisty: Nous ne sommes pas d'accord là-dessus. Le projet de loi, d'après ce que nous en avons compris à sa lecture, n'aborde aucun des enjeux dont le ministre a parlé dans les médias ou autrement. Il a dit qu'il aimeraient attribuer divers éléments de l'appareil de sécurité à cette administration. Cependant, le projet de loi ne mentionne aucun de ces éléments. Le seul élément qui ressort du projet de loi, c'est le contrôle sécuritaire avant l'embarquement, qui est un volet de l'ensemble des mesures. Ce qui nous inquiète en l'occurrence, c'est que les autres mesures deviennent sujettes aux aléas des diverses décisions bureaucratiques et budgétaires. À un moment donné, les problèmes pourraient ne pas recevoir toute l'attention qu'ils méritent. C'est ce qui nous inquiète. Ces mesures devraient être incluses dans la loi.

Le sénateur Banks: Si des mesures spécifiques sont intégrées dans une loi, l'application de la loi est alors limitée à ces mesures. Si une mesure législative est de portée générale, et qu'elle permet au ministre de déterminer ce qui doit être fait, alors la loi permet presque tout. C'est le sens de ma question. Si une loi contient des dispositions spécifiques et qu'elle énumère des interventions précises, alors on est limité à ces interventions. Et si des imprévus surviennent en cours de route, on ne peut pas les résoudre en vertu de cette loi. Pourriez-vous faire des commentaires à ce sujet s'il vous plaît?

M. Hardisty: À notre avis, la mesure législative doit être évolutive, et les questions touchant le programme de policiers dans les avions, notamment, dont on discute aujourd'hui, doivent faire l'objet d'une mesure législative pour être envisagées et réglées adéquatement. Au fur et à mesure que nous avancerons, il y aura peut-être des questions qui relèvent directement de Transports Canada, ou d'un autre appareil législatif approprié. Certes, si le processus consultatif fait ressortir certaines questions, nous

legislation, but there are any number of areas right now that are being ignored, or could possibly be subject to oversight in the real term if they are not legislated properly.

Senator Kinsella: As a pilot, would you explain more about the air marshal idea? How would you see that working in Canada? What are the risks or dangers that are associated with such a program? What kind of firearms would they be using? Would that firearm penetrate the skin of the fuselage causing decompression? Has your association considered the possibility of other passengers being injured should a row break out? If someone is carrying a grenade and a marshal is there with a firearm, has your association reflected from a technical standpoint on the cost and benefits of that technique?

Mr. Hardisty: Yes, we have, and from the start we have been advocates of the air marshal program. We believe it is an appropriate deterrent. Used properly, it can be very effective. Other countries currently have the air marshal program in place, and in the United States the air marshal program has been ramped back up to beyond its original mandate. We would look to that program as being a model for the same in Canada.

We understand from the minister's comments that that program is in fact operational. At this point, however, although we are strident advocates of the program we have not been involved in the consultative process. We are not aware of any protocols or coordination at this point, and that is a concern for us. That is something we have brought to the attention of Transport Canada.

Senator Kinsella: The protocol, in your view, would necessarily have to include the captain on the flight knowing who is on his flight, and right now is that missing?

Mr. Hardisty: The rules of engagement for the back-end and front-end crews with the air marshals are missing. We are working towards having an understanding on that issue. It should be clear to anyone that we must, if we are to have an event in the back.

Senator Kinsella: If this afternoon there is a flight going into Dulles or some place from a Canadian airport and there is an air marshal on-board, does the pilot know whether that marshal is on-board?

Mr. Hardisty: In that specific circumstance they do because that route has required that program to be in place from day one. We are aware that the marshal program is becoming operational, may be operational as we speak, and those who should be aware of when it is present will be aware. However, there is obviously a great deal of confidentiality attached to the matter at this point, so it is limited in the scope of discussion.

Senator Kinsella: Would you tell us a little bit about cockpit security? What are the Transport Canada regulations regarding the cockpit and the cockpit door?

prévoyons qu'elles pourraient éventuellement faire l'objet d'une loi, mais il y a beaucoup de questions que l'on néglige actuellement, ou qui pourraient être inopportunément oubliées si elles n'ont pas force de loi.

Le sénateur Kinsella: En tant que pilote, pourriez-vous nous expliquer davantage l'idée de la police dans les avions? À votre avis, comment cela fonctionnerait-il au Canada? Quels sont les risques ou les dangers d'un tel programme? Quel genre d'armes à feu utiliseraient-ils? Est-ce que les projectiles pourraient traverser le fuselage et causer une dépressurisation? Est-ce que votre association a prévu la possibilité que des passagers soient blessés au cours d'un incident? Si quelqu'un transporte une grenade et que le policier est là avec son arme à feu, est-ce que votre association a réfléchi au coût et aux avantages de cette mesure?

Mr. Hardisty: Oui, nous l'avons fait, et dès le départ, nous avons milité en faveur du programme de policiers dans les avions. Nous croyons que c'est une mesure dissuasive appropriée. Si elle est utilisée à bon escient, elle peut être très efficace. D'autres pays ont actuellement un programme de policiers dans les avions, et aux États-Unis, ce programme a été remis en état au-delà de son mandat initial. Nous recommanderions de prendre ce programme comme modèle.

D'après les commentaires du ministre, nous comprenons que ce programme est en fait opérationnel. Actuellement, cependant, même si nous sommes d'ardents défenseurs du programme, nous n'avons pas été consultés. Nous ne connaissons aucun protocole ni coordination actuellement, et cela nous inquiète. Nous en avons informé Transports Canada.

Le sénateur Kinsella: À votre avis, le protocole devrait nécessairement prévoir que le capitaine du vol sache qui fait partie de son vol. Avez-vous actuellement ces renseignements?

Mr. Hardisty: Il n'y a pas de conventions d'embauche de policiers à l'avant et à l'arrière de l'appareil. Nous tentons d'en venir à une entente à ce sujet. Tout le monde devrait comprendre que la présence de policiers est nécessaire aux deux extrémités, s'il y a un incident à l'arrière de l'avion.

Le sénateur Kinsella: Si cet après-midi, il y a un vol vers Dulles ou ailleurs en partance d'un aéroport canadien, et qu'il y a un policier à bord, est-ce que le pilote sait si le policier est à bord?

Mr. Hardisty: Dans ce cas spécifique, oui, parce que sur ce parcours, on a exigé que le programme soit appliqué dès le premier jour. Nous savons que le programme de policiers dans les avions est en voie de réalisation, qu'il fonctionne peut-être au moment où on se parle, et que ceux qui devraient savoir lorsqu'il y a un policier à bord le sauront. Cependant, de toute évidence cette question est hautement confidentielle et les discussions sont à cet égard restreintes.

Le sénateur Kinsella: Est-ce que vous pourriez nous parler un peu plus de la sécurité dans la cabine de pilotage? Quels sont les règlements de Transports Canada concernant la cabine et la porte de la cabine?

Mr. Hardisty: The Transport Canada regulations have been amended to ensure that the cockpit door is locked at all times when in flight. The Air Line Pilots Association has supported that position and made that recommendation as well. There are also recommendations that are being acted on to strengthen the cockpit doors to ensure that there is an impenetrable means through which people cannot access the flight deck.

Senator Kinsella: Are the pilots following these regulations?

Mr. Hardisty: They are.

Senator Kinsella: I was on a transatlantic flight about 10 days ago and the door was wide open for half the flight. That was not following procedures then.

Mr. Hardisty: No. In fact, that would be in violation of the Transport Canada regulations.

Senator Kinsella: I certainly agree with the principle that there is a social responsibility to security, and I am not sure that the government has really thought through the public policy principle of downloading air security, which affects those on the grounds as well as those in the air in the hasty manner of putting together this bill. I share those concerns.

Also, there are many social considerations. My grandparents fly your airline; they get seniors' discounts. Should there not be some kind of discount for the security cost?

Mr. Hardisty: Again, in our view, this is a matter of public interest and one that is national-defence oriented and therefore should be drawn from general revenues. That should be the appropriate discount, I would assume.

Senator Kinsella: It is my assessment as a member of the travelling public that the brunt of the response to the September 11 tragedy has been borne by the air travelling public, and it is further my impression that the travelling public is bearing far more of it than those in the industry, whether pilots, mechanics, baggage handlers, or the airport authorities. How will we be able to reduce some of the hardships imposed on the travelling passengers? They have taken it in good cheer, I might add. It seems to be way out of proportion.

Mr. Hardisty: Are we talking specifically about the pre-board screening process?

Senator Kinsella: Yes. I will give you an example. I transferred from Terminal 1 to Terminal 2 the other day, and in the tunnel I had to take my shoes off. I have done that in American airports. They swab, and then put the swab in a machine to look for explosive residue. There was no problem. I was able to sit down while I took my shoes off, and then put them back on.

At Pearson, your shoes are taken from you and are sent down a conveyer belt. One is required to walk in stocking feet over a filthy floor to retrieve them. There is no standardization that is factoring in public health standards. The thing seems to be a horrible mess. Do you have a comment on that?

M. Hardisty: Le règlement de Transports Canada a été modifié pour s'assurer que la porte de la cabine est verrouillée en tout temps lorsque l'avion est en vol. Notre association appuie cette décision et en avait formulé également la recommandation. D'autres recommandations ont été mises en place pour renforcer les portes de la cabine afin de s'assurer que personne ne peut y entrer daucune façon.

Le sénateur Kinsella: Est-ce que les pilotes suivent ces règlements?

Mr. Hardisty: Oui.

Le sénateur Kinsella: J'ai pris un vol transatlantique il y a environ 10 jours et la porte a été grande ouverte pendant la moitié du vol. Ce n'est pas ce que l'on appelle respecter la procédure.

Mr. Hardisty: Non, et de fait, le pilote a contrevenu aux règlements de Transports Canada.

Le sénateur Kinsella: J'endosse tout à fait le principe de la responsabilité sociétale en matière de sécurité. Mais je ne suis pas certain que le gouvernement ait eu vraiment l'intention, en adoptant sa politique, de réduire la sécurité aérienne, qui touche les personnes au sol tout autant que les passagers, dans sa façon désinvolte de rédiger cette loi. Je partage vos préoccupations.

En outre, il y a de nombreuses considérations sociales. Mes grands-parents prennent vos avions, ils obtiennent un rabais pour personnes âgées. Ces personnes ne devraient-elles pas bénéficier d'un rabais pour les coûts de sécurité?

Mr. Hardisty: Là encore, nous estimons que c'est une question d'intérêt public, une question de défense nationale, et qui par conséquent devrait émerger aux recettes générales. Et ce serait là le rabais approprié, je suppose.

Le sénateur Kinsella: En tant que membre du public voyageur, je crois que le fardeau de la réaction à la tragédie du 11 septembre est porté par les passagers du système aérien, et je crois encore plus que le public voyageur assume un fardeau beaucoup plus lourd que l'industrie, que ce soit les pilotes, les mécaniciens, les manutentionnaires de bagages ou les autorités aéroportuaires. Comment pourrons-nous réduire les tribulations imposées aux voyageurs? Et j'ajoute que les voyageurs sont bons princes. Cela me semble disproportionné.

Mr. Hardisty: Est-ce que nous parlons spécifiquement du processus de contrôle avant l'embarquement?

Le sénateur Kinsella: Oui. Je vais vous donner un exemple. J'ai fait une correspondance du terminal 1 au terminal 2 l'autre jour, et dans le tunnel, j'ai dû enlever mes chaussures. J'ai fait la même chose dans des aéroports américains, et là on les enduit d'un produit, après quoi on les passe dans une machine pour détecter des résidus d'explosifs. Il n'y a pas eu de problèmes. J'ai pu m'asseoir pour enlever mes chaussures, et je les ai ensuite remises.

À l'aéroport Pearson, on vous enlève vos chaussures et on les met sur un convoyeur. Il faut marcher en chaussettes sur un plancher sale pour les récupérer. On n'a imposé aucune norme d'hygiène publique. Ça me semble être un fouillis horrible. Avez-vous des commentaires à ce sujet?

Mr. Hardisty: There are several issues that are involved in your question. We sympathize because aircrews are currently subjected to the same if not more rigorous screening, and it is problematic in a number of areas for us. The fact that we have been identified as low-risk and so on makes these areas necessary to address. We need to have a proper authority that we can deal with these matters, and also this authority must be able to standardize and provide a product that will work, not one that is piecemeal with all these contracted parties. That is part of the problem we are experiencing.

Senator Mahovlich: Your presentation was very enlightening. You say that another bureaucracy is being set up. We must be careful. We do not want another bureaucracy because we will not be able to get rid of it.

There will be a number of directors on the board for this authority. How many directors will be from your organization? You represent 67,000 pilots. I am sure you were approached to mention at least two members. Is that correct?

Mr. Hardisty: No. The structure of the board is such that labour — or front-line workers, as we prefer to call them — has not been included in the legislation. We are working diligently along with various departments and with others to ensure that there is a front-line worker presence. This is where a great area of expertise is being overlooked. Again, within our own organization, not speaking for the others, our president undertook the chairmanship of the rapid response team on behalf of Secretary Mineta. We are involved in all areas of security in the U.S. and Canada; yet we are finding difficulty making our voice heard. If this proposal goes forward as written, we will not see a way to communicate our interests in any form.

Senator Mahovlich: Yet you have 67,000 members.

On another topic, I fly often. Would it bother you if I had a pass that would allow me to board an airplane without being frisked?

Mr. Hardisty: No.

Senator Mahovlich: Would it bother you if I had a reputation of doing a lot of travel and I was a preferred traveller? This would not bother a pilot, would it?

Mr. Hardisty: We have commented on that. For frequent travellers who are identified as low-risk and have gone through the proper process, as well as flight crews and other workers who go airside, the technology exists today to allow them to access airside through the use of certain applications.

For example, we have a smart card. It has a PIN number that is specific to the individual, is registered, and can be put in a door. We see that as a viable alternative.

M. Hardisty: Votre question soulève plusieurs problèmes. Nous sympathisons parce que les équipages sont actuellement assujettis aux mêmes procédures, sinon à un contrôle encore plus rigoureux, et cela nous contrarie à maints égards. Du fait que nous sommes identifiés comme étant à faible risque, et ainsi de suite, on devrait nous épargner ces vérifications. Nous devons avoir une administration adéquate qui peut régler ces problèmes, et cette administration doit pouvoir établir des normes et offrir un produit qui va fonctionner, plutôt que cette solution fragmentaire avec un ramassis de contractuels. Cela fait partie du problème que nous éprouvons actuellement.

Le sénateur Mahovlich: Votre exposé a été très informatif. Vous dites qu'on est en train de créer une autre bureaucratie. Il faut faire attention. On ne veut pas d'une autre bureaucratie parce que nous ne serons pas capables de nous en défaire.

Il y aura un certain nombre d'administrateurs au Conseil de cette administration. Combien proviendront de votre organisation? Vous représentez 67 000 pilotes. Je suis sûr qu'on vous a demandé de soumettre au moins deux membres. Est-ce exact?

M. Hardisty: Non. La structure du Conseil est telle que les employés — les travailleurs de première ligne, comme on préfère les appeler — ne sont pas prévus dans la loi. Nous travaillons avec diligence de concert avec divers ministères et d'autres organismes pour nous assurer de la présence des travailleurs de première ligne. On a négligé cet important secteur d'expertise. Là encore, dans notre propre organisation, sans me faire l'interprète des autres, notre président a assumé la présidence de l'équipe d'intervention rapide au nom du secrétaire Mineta. Nous sommes impliqués dans plusieurs questions de sécurité aux États-Unis et au Canada. Pourtant nous avons de la difficulté à faire entendre notre voix. Si le Conseil est formé tel que prévu, il nous sera impossible de faire valoir nos intérêts sous quelque forme que ce soit.

Le sénateur Mahovlich: Pourtant, vous avez 67 000 membres.

Autre question, je prends souvent l'avion. Est-ce que cela vous dérangerait si j'avais un laissez-passer qui me permettrait de monter dans un avion sans être fouillé?

M. Hardisty: Non.

Le sénateur Mahovlich: Cela vous dérangerait-il si j'avais la réputation de faire beaucoup de voyages et que j'étais un voyageur privilégié? Cela ne dérangerait pas un pilote, n'est-ce pas?

M. Hardisty: Nous avons fait des commentaires là-dessus. Pour les usagers coutumiers, considérés comme voyageurs à faible risque et qui ont subi une vérification adéquate, de même que les équipages et d'autres travailleurs qui ont accès au côté piste, la technologie actuelle leur permettrait d'accéder à la piste en se conformant à certaines conditions.

Par exemple, nous avons une carte à puce qui renferme un numéro d'identification enregistré spécifique à la personne et qui peut déverrouiller une porte. À notre avis, c'est une autre solution viable.

Senator Mahovlich: I will not have to take my shoes off or loosen my belt?

Mr. Hardisty: Keep in mind that people who have such access would be under proper scrutiny.

Senator Taylor: I fly 10, sometimes 11 hours a week. Why can I not get a pass like the one the crew has?

I notice the Ottawa airport has something that makes it a little faster.

I want to build on the question about how you tell who the flight marshal is. I have flown for years into Tel Aviv. I could tell who the flight marshal was because he was out smoking in the non-smoking section, flirting with the stewardess.

All that is necessary for the 9/11 terrorists to accomplish their aim is to slow down traffic, not only in trucks across the border but in airlines and everything else, so that it costs us billions of dollars a year. It is therefore incumbent on us to think of vast systems and maybe even err on the side of business. If someone is a dedicated suicide terrorist, to try to put in a system that stops him or her dead may do us irreparable harm in trade down the road, as well as for aircraft.

Mr. Hardisty: Again, to comment briefly, there are layers of security. We must ensure that we have given proper consideration to the various layers of security, not just the pre-board screening process that is incorporated into this bill. We must look at all of them and move forward.

Senator Cools: I would like to thank the witnesses and say that there are many of us here who fly often. We have an inkling that airline pilots are pretty important and we trust them a great deal.

The purpose of my intervention is twofold. The first is to call the witnesses' attention to clause 28(2) of the bill, which reads:

The Authority may enter into agreements with Her Majesty represented by the Solicitor General of Canada or by the Royal Canadian Mounted Police for the provision of services, including services on aircraft, and may make payments in respect of those services.

There is a wide range of capabilities that the authorities have been given. I am speaking to your concerns about security of the airline business or the aviation business in general. There are other aspects of security that are covered in other legislation. I would caution you to consider that.

My second point is in respect of the composition of the board of directors. Clause 12(1) speaks directly to the qualifications of the directors:

The directors must be persons who, in the opinion of the Governor in Council, have the experience and the capacity required for discharging their duties and functions.

Le sénateur Mahovlich: Je ne serai pas obligé d'enlever mes chaussures ou de desserrer ma ceinture?

M. Hardisty: N'oubliez pas que les gens qui auraient un tel accès seraient surveillés aussi.

Le sénateur Taylor: Je suis dans l'avion 10, parfois 11 heures par semaine. Pourquoi ne puis-je pas obtenir un laissez-passer comme celui de l'équipage?

Je remarque qu'à l'aéroport d'Ottawa, on a un dispositif qui accélère un peu les choses.

J'aimerais revenir à la question qui est de comment savoir qui est le policier à bord. Je prends l'avion depuis des années pour aller à Tel Aviv. Je pourrais repérer le policier parce qu'il fume dans la section non-fumeurs, qu'il flirte avec les hôtesses.

Tout ce qu'ont besoin de faire les terroristes comme ceux du 11 septembre pour atteindre leur objectif, c'est de ralentir le trafic, non seulement dans les camions à la frontière, mais dans les avions et partout ailleurs, et cela nous coûte des milliards de dollars par année. Il nous appartient donc de concevoir de vastes systèmes et plutôt plus que moins. Installer un système pour neutraliser un seul kamikaze vraiment déterminé pourrait nous causer des torts irréparables sur les routes et dans les avions.

M. Hardisty: Là encore, pour commenter brièvement, il y a différentes couches de sécurité. Nous devons nous assurer de bien examiner ces différentes couches, et pas seulement le processus de contrôle de sécurité avant l'embarquement qui est intégré dans ce projet de loi. Nous devons tout envisager et prendre les mesures nécessaires.

Le sénateur Cools: Je tiens à remercier les témoins et à dire que beaucoup d'entre nous ici prennent souvent l'avion. Nous savons que les pilotes d'avion sont très importants et nous leur faisons énormément confiance.

L'objectif de mon intervention est double. Je veux d'abord attirer l'attention des témoins sur le paragraphe 28(2) du projet de loi, qui se lit comme suit:

L'Administration peut conclure des ententes avec Sa Majesté représentée par le solliciteur général du Canada ou la Gendarmerie royale du Canada en vue de la fourniture de services, notamment des services à bord des aéronefs, et est autorisée à payer les contreparties nécessaires.

Voilà de vastes pouvoirs qui sont conférés aux autorités. Je m'en réfère à vos préoccupations sur la sécurité aérienne et la sécurité de l'aviation en général. Il y a d'autres lois qui traitent d'autres aspects de la sécurité. Je vous invite à en prendre connaissance.

Mon deuxième point concerne la composition du Conseil d'administration. Le paragraphe 12(1) porte directement sur les compétences des administrateurs:

Le gouverneur en Conseil nomme à titre d'administrateurs des personnes qui, à son avis, possèdent l'expérience et la compétence nécessaires.

One could accept that, within such a range of the description of the qualifications, several airline pilots, or former airline pilots, or people involved in the airline industry would be deemed to qualify, I should think.

Mr. Hardisty: Senator Cools, the only parties that we are aware of who will be acquiring seats on the board will be the airports and the airlines.

Senator Cools: They are the owners and the operators.

Mr. Hardisty: That is fair enough. Again, in the broader application, we have front-line workers who are excluded who have a great deal of expertise. At this point in discussions with the Transport Canada Directorate, it is our understanding that at best we could determine that we would have someone who is sensitive to labour who may be appointed to that body. In our view, that is not where we are going with this.

Senator Cools: I wish to introduce a note of caution. I do not think it is consistent that a staff of the business can also be a director. Those interests and that knowledge must be represented by someone such as Max Ward, for example — I do not know if he is still alive — who certainly knows a lot about the airline industry.

Senator Kinsella: He is a Tory.

Senator Cools: I am saying that the minister will have wide powers to be able to scan the entire field and to bring forward the best in the field.

Mr. Hardisty: Our hopes lie with your approach. However, I would bring to your attention that the House of Commons Finance Committee did put forward an amendment that would include front-line workers and it was denied. Our concern remains.

Senator Cools: There are traditions around confining appointments that way.

The Chairman: Thank you, Mr. Hardisty and Mr. Adamus, for appearing here today.

We will move on to Mr. Baydala. He represents the Air Industry Merger B.C. Consortium and the B.C. Aviation Council. He is also on the board of directors of the Council of Tourism Associations. His West Coast Air operates a float-plane service between Vancouver and Victoria harbours.

You are qualified to represent a number of interests here, Mr. Baydala. We welcome you and invite you to make an opening statement.

Mr. Alan Baydala, Representing the Air Industry Merger B.C. Consortium and the B.C. Aviation Council: Honourable senators, I am here today wearing a number of hats. I am the owner of a small airline and the director of the British Columbia Aviation Council, which represents the aviation interests of both operators and airports in British Columbia. I am a director of the Council of Tourism Associations of British Columbia, which represents the

On pourrait convenir qu'une si large description des compétences permettrait à plusieurs pilotes ou anciens pilotes de ligne, ou à d'autres personnes travaillant dans l'industrie aérienne de faire partie du Conseil d'administration.

Mr. Hardisty: Madame le sénateur, à ce que nous sachions, les seuls membres qui siégeront au Conseil seront des représentants des aéroports et des lignes aériennes.

Le sénateur Cools: Ce sont les propriétaires et les exploitants.

Mr. Hardisty: C'est assez juste. Là encore, dans l'application plus large de la loi, nous avons des travailleurs de première ligne qui sont exclus et qui ont beaucoup d'expertise. Au point où en sont les discussions actuellement avec la direction de Transports Canada, nous croyons comprendre qu'au mieux, on pourrait concevoir de nommer une personne sensible aux préoccupations des employés au sein de cet organisme. À notre avis, ce n'est pas ce qui se fait actuellement.

Le sénateur Cools: J'aimerais vous inviter à faire preuve de prudence. Je ne crois pas que l'on trouve souvent du personnel d'une entreprise qui siège à son Conseil d'administration. Les intérêts et l'expertise du personnel doivent être représentés par quelqu'un comme Max Ward, par exemple — je ne sais pas s'il est encore vivant — qui connaît certainement beaucoup de choses au sujet de l'industrie aérienne.

Le sénateur Kinsella: C'est un conservateur

Le sénateur Cools: Je dis que le ministre disposera de vastes pouvoirs pour examiner tout le domaine et recruter les meilleurs éléments possible.

Mr. Hardisty: Nous espérons que votre approche sera retenue. Cependant, je vous signale que le Comité des finances de la Chambre des communes a effectivement proposé un amendement visant à inclure des travailleurs de première ligne, amendement qui a été rejeté. Notre inquiétude persiste.

Le sénateur Cools: Il existe des traditions sur la façon de procéder à des nominations comme cela se fait.

Le président: Merci, messieurs Hardisty et Adamus, d'avoir comparu devant notre comité aujourd'hui.

Nous allons passer à M. Baydala qui représente le Air Industry Merger B.C. Consortium et le B.C. Aviation Council. Il siège également au Conseil d'administration du Council of Tourism Associations of British-Columbia. Son entreprise West Coast Air exploite un service de navette aérienne entre les ports de Vancouver et de Victoria.

Vous représentez dûment bon nombre d'associations ici, monsieur Baydala. Nous vous souhaitons la bienvenue et vous invitons à faire votre déclaration liminaire.

Mr. Alan Baydala, représentant du Air Industry Merger B.C. Consortium et du B.C. Aviation Council: Honorable sénateurs, je suis ici aujourd'hui à plusieurs titres. Je suis propriétaire d'une petite ligne aérienne et le directeur du British Columbia Aviation Council, qui représente les intérêts de l'aviation, tant celui des exploitants que des aéroports de la Colombie-Britannique. Je suis administrateur du Council of Tourism Associations of British

various tourism associations and operators. In connection with that, I am chair of the B.C. Air Industry Merger Consortium, which is the voice for the B.C. tourism industry on aviation issues. I am here today representing tourism in British Columbia. Tourism is British Columbia's second largest contributor to the provincial economy and its largest employer.

The proposed new Air Travellers Security Charge will have a negative impact on the tourism industry. It will raise the cost of air travel and will deter tourism in British Columbia and across the country. However, reconsideration of some of the provisions of the legislation could mitigate those impacts. Honourable senators have before you a lengthy document, and I will present some of the highlights of our issues and some recommendations.

First, all Canadians benefit. We have heard speakers' submissions today, and I am sure in previous sessions you have heard submissions that all Canadians benefit from the enhanced security, and therefore air travellers alone should not bear the full cost of the new security measures.

The level of charges are too high, making Canadian tourist destinations less competitive in the global marketplace. They are also too high when we consider our Canadian tourists travelling within Canada. It will have an impact on the industry. It will result in reduced domestic leisure travel.

The proposed fee will increase domestic leisure fares by roughly 6 per cent on average for all leisure tickets in the country. Obviously, the percentage impact will be much higher on the short haul, but it will be an average of 6 per cent. We expect that to result in a 10 per cent decrease in leisure travel. We can apply a common multiplier for leisure that is different than business, about a 10 per cent reduction in leisure travel. That will result in reduced short-haul tourism travel, as the proposed transportation security charge will have a disproportionate impact on such flights.

It will reduce inbound tourism. If we apply similar multipliers and look at the percentage of the fee on inbound and outbound international travel, we calculate that it will reduce demand from international flights by about 2 per cent, again, tourism-related. It will result in a higher cost base for certain niche tourism products, such as helicopter, ski tours, ecotourism and hunting and fishing charters. It will have an adverse impact on the viability of these niche tourism products.

This fee will reduce access to remote communities. The viability of tourism development in remote communities is potentially damaged by the fee. Many of the communities, particularly in the North, have no alternate forms of transportation to draw visitors.

Columbia, qui représente les diverses associations et exploitants touristiques. En plus, je suis président du B.C. Air Industry Merger Consortium, qui est chargé de faire entendre la voix de l'industrie touristique de la Colombie-Britannique sur les questions d'aviation. Je représente ici aujourd'hui l'industrie touristique de la Colombie-Britannique. Le tourisme en Colombie-Britannique est le deuxième contributeur en importance à l'économie provinciale et son employeur le plus important.

Le projet de droit pour la sécurité du transport aérien aura un impact négatif sur l'industrie touristique. Il fera augmenter le coût des déplacements aériens et nuira au tourisme en Colombie-Britannique et dans tout le pays. Cependant, un réexamen de certaines dispositions du projet de loi pourrait atténuer ces impacts. Les honorables sénateurs ont devant les yeux un long document et je vais présenter certains des faits saillants de nos enjeux et certaines recommandations.

Premièrement, une meilleure sécurité est à l'avantage de tous les Canadiens. Nous avons entendu les exposés des témoins aujourd'hui, et je suis sûr qu'au cours de séances précédentes, certains sont venus vous dire que tous les Canadiens bénéficient d'une sécurité accrue et que par conséquent, ce ne sont pas les seuls voyageurs aériens qui devraient porter tout le fardeau des coûts des nouvelles mesures de sécurité.

Les droits sont trop élevés, ce qui rend les destinations touristiques canadiennes moins concurrentielles sur le marché mondial. Ils sont aussi trop élevés pour nos touristes canadiens qui voyagent au Canada. Ces droits auront un impact sur l'industrie. Ils réduiront les voyages touristiques au Canada.

Le droit proposé augmentera le coût des billets pour le tourisme de loisir au Canada d'environ 6 p. 100 en moyenne pour tous les billets achetés au pays. Bien sûr, l'impact en pourcentage sera beaucoup plus élevé pour les courtes distances, mais se situera en moyenne à 6 p. 100. Nous prévoyons que cela entraînera une diminution de 10 p. 100 des voyages touristiques. Il y a un multiplicateur commun pour les voyages touristiques qui est différent des voyages d'affaires, soit environ une réduction de 10 p. 100 des voyages touristiques. Cela se traduira par une diminution des vols touristiques courtes distances, car le droit proposé pour la sécurité du transport aérien aura un impact disproportionné sur ces vols.

Cela réduira le tourisme intérieur. Si on applique des multiplicateurs semblables et qu'on examine le pourcentage du droit sur les voyages internationaux intérieurs et extérieurs, nous calculons que cela réduira la demande des vols internationaux d'environ 2 p. 100, là encore concernant le tourisme. La base des coûts sera encore plus élevée pour certains créneaux de produits touristiques comme les hélicoptères, les voyages de ski, l'écotourisme, les voyages nolisés pour la chasse et la pêche. Le droit aura également un impact négatif sur la viabilité de ces créneaux de produits touristiques.

Ce droit réduira l'accès aux collectivités éloignées. Il risque de nuire à la viabilité du développement touristique dans les collectivités éloignées. Nombre des collectivités, surtout dans le Nord, n'ont pas d'autre forme de transport pour attirer les

Consequently, it will result in an unjustified burden on the economic lifeline for tourism and businesses in these towns and villages.

The proposed flat charge is economically inefficient and regressive. It has much greater impact on the prices and traffic levels on the short-haul markets compared with the long haul. We have seen the impact of that, and I am sure it has been presented to honourable senators.

The proposed security charge is not based on security risk assessment. The question of whether security is the same for a remote community as it is for Toronto Pearson has been asked. Certainly, it is not. It is not based on that at all. No provision is made for the mitigating impacts on those small communities. The new U.S. Passenger Civil Security Service fee was accompanied by a grant package to small airports. The package is intended to help mitigate some of the introduction on the new fee on air service.

There is no voice for the tourism industry with this new organization. The current government does not provide any forum where the views of the tourism industry may be represented. Again, we would be dependent on appointments being sensitive to the impact of tourism in British Columbia and Canada to the board.

In some of our recommendations, we conclude that the proposed security charge should be implemented with the least effect on the overall demand for air travel, preferably via a charge based on a percentage of the fare on the ticket. That would solve the disproportionate effect on the short-haul travel as well as solve other problems that are appearing. We have not begun to see some of the problems, such as the multiplier effect of someone paying \$12 and \$12 and \$12 and \$12. If a traveller buys a ticket on the Internet, on WestJet, he or she will pay the \$24. If a traveller walks up and pay Mr. Menzies \$24 to come down from Terrace, they will pay the \$24, and none of them will know they have paid. That could be multiplied across the country, except on the Air Canada system where someone is buying a ticket from Terrace all the way to Ottawa. That effect is largely eliminated or certainly mitigated when the charge is on a percentage of the fare.

The proposed security charge should only be charged on flight tickets where passengers are subject to screening. We are calling this a fee — sometimes a tax — but it is a fee. Fees are normally provided for service. If there is no service, the travelling public and the tourists will see a great deal of difficulty in paying a fee for no service.

The governance of the proposed Air Transport Security Authority should consider the views and needs of the tourism industry with a direct appointment to the board.

Finally, the impacts on small communities throughout British Columbia and Canada must be considered and must be mitigated.

visiteurs. Par conséquent, cela compromettra injustement la vie économique pour le tourisme et les entreprises de ces villes et villages.

Économiquement parlant, ce droit proposé et uniforme est inefficace et régressif. Il affectera beaucoup plus les prix et le nombre de passagers sur les marchés des courtes distances que sur les vols longues distances. Nous en avons constaté l'impact, et je suis sûr que les honorables sénateurs en ont pris connaissance.

Le droit pour la sécurité du transport aérien proposé n'est pas basé sur l'évaluation des risques pour la sécurité. On a posé la question de savoir si la sécurité est la même pour une collectivité éloignée que pour l'aéroport Pearson à Toronto. Certes, elle ne l'est pas. Le droit n'est pas du tout basé là-dessus. On n'a pris aucune disposition pour atténuer les impacts de ce droit sur les petites collectivités. Le nouveau droit imposé par le U.S. Passenger Civil Security Service prévoit une subvention pour les petits aéroports. Cette subvention veut atténuer certaines des répercussions de la mise en place du nouveau droit sur le service aérien.

L'industrie touristique est incapable de faire entendre sa voix au sein de cette nouvelle organisation. Le gouvernement actuel n'offre aucun forum permettant à l'industrie du tourisme de faire entendre ses doléances. Là encore, il nous faudra compter sur des membres qui sont sensibles à l'impact du tourisme en Colombie-Britannique et au Canada au sein du Conseil.

Dans certaines de nos recommandations, nous proposons que le droit pour la sécurité du transport aérien ait le moins d'effets possible sur la demande globale de transport aérien, que ce droit soit préféérablement basé sur un pourcentage du prix du billet. Cela résoudrait l'impact disproportionné sur les déplacements courtes distances ainsi que d'autres problèmes qui se posent actuellement. Nous n'avons pas encore commencé à voir certains problèmes comme l'effet multiplicateur de quelqu'un qui paie 12 et 12 dollars, et 12 et 12 dollars. Si un voyageur achète un billet sur l'Internet, pour WestJet, il paiera les 24 dollars. Si un voyageur se présente et verse à M. Menzies les 24 dollars pour venir de Terrace, il paiera les 24 dollars, et personne ne saura s'il les a payés. Cela pourrait être multiplié dans tout le pays, sauf pour le système d'Air Canada où quelqu'un achète un billet de Terrace jusqu'à Ottawa. Cet effet serait largement éliminé ou certainement atténué si le droit est calculé en fonction d'un pourcentage du billet.

Le droit proposé ne devrait être imposé que pour les billets d'avion des passagers qui sont assujettis à un contrôle sécuritaire. Nous exigeons un droit — qui ressemblerait à une taxe — mais c'est un droit. Les droits sont habituellement versés pour un service. S'il n'y a pas de service, le public voyageur et les touristes accepteront difficilement de payer un droit que ne justifie aucun service.

La gouvernance de l'administration proposée devrait tenir compte des opinions et des besoins de l'industrie touristique en nommant directement quelqu'un de cette industrie au Conseil.

Enfin, les répercussions sur les petites collectivités de toute la Colombie-Britannique et du Canada devraient être prises en compte et atténuées.

I would be pleased to answer any questions honourable senators might have.

Senator Banks: Mr. Baydala, with respect to the point on page 2 of your proposal about which airlines will or will not pay, it is clear in the bill that the charge will be applicable on flights between two airports, each of which are named in the schedule here. If that is not the case, then there is no charge.

For example, in answer to a question Senator Carney raised, a flight from Thetis Island to Vancouver would not be chargeable, nor would a flight from Vancouver to Thetis Island be chargeable.

Mr. Baydala: That is my understanding.

Senator Banks: Down the line, do any more airports get added to the schedule?

Mr. Baydala: Often the tourist is not travelling just from Vancouver to Thetis Island. The tourist may be travelling from Vancouver to Campbell River, doing some fishing or sightseeing in Campbell River, then continue on, possibly by road, to another destination and then take an aircraft to Thetis Island.

Senator Banks: In none of the cases that you just mentioned would a charge be applicable.

Mr. Baydala: From Vancouver to Campbell River there would be.

Senator Banks: From Thetis Island to any of those other places a charge would not be applicable?

Mr. Baydala: That is correct.

Senator Banks: I wanted to ensure that we understood that it is only between two of the designated airports.

Mr. Baydala: There are 20 such designated airports in British Columbia.

Senator Banks: I have flown to all of them except Williams Lake, Sand Spit and Campbell River. I am sure that you have looked at this British Columbia list. Is screening applied at all or some of these airports? Are there some of these airports at which no screening is applied?

Mr. Baydala: Some of those airports have no screening applied. Mr. Menzies mentioned the Vancouver south airport, which has grown as a regional airport. The bulk of those airports have some form of rudimentary screening now. The problem is that we do not believe that there will be an increase in money spent at any of those airports. For example, at Victoria International Airport, the current cost to the airlines, and, ultimately, the passenger, for passenger screening is 70 cents per departure.

Senator Banks: That, however, includes many departures on smaller aircraft. Would you not agree that, in respect of at least the way terrorists have used airplanes so far, there is a difference between the risk of a Dash-8 and a 747 as to the likelihood of their being used in such a way?

Je me ferai maintenant un plaisir de répondre aux questions que pourraient avoir les honorables sénateurs.

Le sénateur Banks: Monsieur Baydala, en ce qui concerne le point à la page 2 de votre proposition concernant les lignes aériennes qui paieront ou ne paieront pas, il est clair dans le projet de loi que le droit s'applique aux vols entre deux aéroports, chaque aéroport étant désigné dans la liste. Si l'aéroport n'est pas nommé, à ce moment-là aucun droit n'est demandé.

Par exemple, en réponse à une question qu'a posée le sénateur Carney, un vol de Thetis Island à Vancouver n'appellerait pas de droits, pas plus qu'un vol de Vancouver à Thetis Island.

Mr. Baydala: C'est ce que je crois comprendre.

Le sénateur Banks: En bout de ligne, est-ce que d'autres aéroports sont ajoutés à la liste?

Mr. Baydala: Souvent, le touriste ne voyage pas seulement de Vancouver à Thetis Island. Le touriste peut aller de Vancouver à Campbell River, faire de la pêche ou du tourisme à Campbell River, ensuite continuer, peut-être par la route, vers une autre destination et prendre un avion pour se rendre à Thetis Island.

Le sénateur Banks: Dans aucun des cas que vous venez tout juste de mentionner le droit ne serait applicable.

Mr. Baydala: De Vancouver à Campbell River, oui.

Le sénateur Banks: De Thetis Island à tout autre endroit, le droit ne s'appliquerait pas?

Mr. Baydala: C'est exact.

Le sénateur Banks: Je voulais m'assurer que nous comprenons bien que c'est seulement entre deux aéroports désignés.

Mr. Baydala: Il y a 20 aéroports désignés en Colombie-Britannique.

Le sénateur Banks: J'ai pris des vols vers tous ces aéroports sauf vers Williams Lake, Sand Spit et Campbell River. Je suis sûr que vous avez examiné la liste de la Colombie-Britannique. Est-ce que le contrôle sécuritaire s'applique à tous ces aéroports ou à certains d'entre eux? Est-ce que dans certains de ces aéroports, on ne fait aucun contrôle de sécurité?

Mr. Baydala: Certains de ces aéroports ne font aucun contrôle. M. Menzies a parlé du côté sud de l'aéroport de Vancouver, qui est devenu un aéroport régional. L'ensemble de ces aéroports ont maintenant une forme rudimentaire de contrôle sécuritaire. Le problème est que nous ne croyons pas qu'on dépensera plus d'argent dans aucun de ces aéroports. Par exemple, à l'aéroport international de Victoria, le coût actuel pour les sociétés aériennes et, en bout de ligne, pour le passager, est de 70 cents par départ pour le contrôle sécuritaire.

Le sénateur Banks: Cependant, cela inclut de nombreux départs à bord de petits aéronefs. N'êtes-vous pas d'accord, considérant au moins la façon dont les terroristes ont utilisé les avions jusqu'à maintenant, qu'il y a une différence entre le risque qu'un Dash-8 et qu'un 747 servent aux mêmes fins?

Mr. Baydala: That is a matter of supposition. Certainly a 747 will do more damage. We can go that far. Is it more likely? Accessing a 747 is more difficult. There are not many 747s flying around in the regions. That is part of the problem. The fare on a 747 is much higher than the fare on a Dash-8, and yet a traveller is paying the same security fee.

[Translation]

Senator Ferretti Barth: When we talk about transportation, that includes road, marine and air transportation. This bill provides for national security but not only in air transportation. Terrorists can launch an attack from land or at sea. They are unpredictable. They can strike from anywhere and at any time. Everybody must pay a fee to ensure national security. We already pay a tax on services. When it was introduced, everybody was against that tax, but people got used to paying it. I think it's unfair to have only air travellers pay such a huge airport fee. I'm thinking here of old age people who, after having made sacrifices all their lives, take a trip each year. It's totally unacceptable. What do we mean by national security? People who don't fly don't have to contribute to national security? Will the new fees applicable to plane tickets have an impact on your fiscal situation?

[English]

Mr. Baydala: You have covered quite a significant amount of ground. The tourism industry and the aviation industry support a safe and secure transportation system. That goes without saying.

The issue then becomes: What must we do to attain that in regard to the transportation system and not just the air system? You mentioned the other modes of transportation. We believe that there should be a safe system. We then ask: How should it be paid and who should pay for that safe system?

There are many taxes collected generally. However, we have seen a direction to a specific entity to provide specific security for air transportation and a specific fee. That is the way the government has gone to this point. They are planning other measures, for example, the Nexus system that is being put in place for biometric screening and pre-approval at border crossings for automobiles. That is something with which the government is moving ahead quite quickly. They have said that they hope to have that system in place at the border crossings south of Vancouver. There is already one in place in Windsor. However, the users are not being asked to pay for that because, in that case, it is considered an item of national security.

If the government looks at air security and decides to create a national entity, there are many arguments pro and con for that. The issue then becomes: How do we pay for that to ensure that it is fair and equitable? This legislation does not do that.

M. Baydala: On peut le supposer. Certes, un 747 fera plus de dommages, on peut le dire. Est-ce que c'est plus probable? Il est plus difficile d'accéder à un 747. Il n'y a pas tellement de 747 qui volent dans les régions. Cela fait partie du problème. Le billet pour un 747 est beaucoup plus coûteux que pour un Dash-8, et pourtant le voyageur paie le même droit de sécurité.

[Français]

Le sénateur Ferretti Barth: Quand nous parlons de transport, cela englobe le transport terrestre, maritime et aérien. Ce projet de loi prévoit la sécurité nationale, pas seulement dans le milieu du transport aérien. Une attaque peut également arriver via la terre ou la mer. Le terrorisme est imprévisible. Il peut arriver n'importe où, n'importe quand. Toute la population est appelée à payer un droit pour assurer la sécurité nationale. Nous payons déjà une taxe sur les services. Quand la taxe sur les services a été introduite, tout le monde a réagi, mais les gens se sont accommodés à la payer. Selon moi, c'est injuste que seulement ceux qui voyagent par voie aérienne soient pénalisés par un droit d'aéroport si élevé. Je pense aux personnes âgées qui voyagent et qui, après une vie de sacrifices, se payent chaque année un voyage. C'est vraiment inacceptable. Que veut dire sécurité nationale? Les gens qui ne voyagent pas par voie aérienne ne sont-ils pas tenus de contribuer à la sécurité nationale? Les nouveaux droits applicables aux billets d'avion risquent-ils d'influencer votre situation budgétaire?

[Traduction]

M. Baydala: Vous avez couvert beaucoup de terrain. L'industrie du tourisme et l'industrie de l'aviation appuient un système de transport sûr et sécuritaire. Cela va sans dire.

Le problème est alors le suivant: que devons-nous faire pour garantir cette sécurité dans le transport en général et non seulement dans le système aérien? Vous avez parlé des autres modes de transport. Nous croyons qu'il devrait y avoir un système sûr. Nous posons alors la question suivante: Comment le défrayer et qui devrait en faire les frais?

Il y a beaucoup de taxes qui sont perçues globalement. Cependant, on constate qu'une entité spécifique sera créée pour assurer la sécurité spécifique du transport aérien et selon des droits spécifiques. C'est l'orientation du gouvernement jusqu'à maintenant. Il prévoit d'autres mesures comme le système Nexus que l'on met en place pour le contrôle biométrique et la préapprobation aux postes frontaliers pour les automobiles. C'est une mesure que le gouvernement se dépêche d'adopter. On a dit qu'il espère exploiter ce système aux postes frontaliers au sud de Vancouver. Il y en a déjà un à Windsor. Mais on ne fait pas payer les utilisateurs parce que, dans ce cas, on invoque la sécurité nationale.

Si le gouvernement s'intéresse à la sécurité aérienne et décide de créer une entité nationale, il y a beaucoup d'arguments pour et contre. Le problème devient alors le suivant: Comment financer le système pour nous assurer qu'il est juste et équitable? Ce n'est pas ce que fait le projet de loi.

Senator Taylor: I have a comment on the identification issue that Senator Mahovlich raised, which is a good idea.

Going through the Calgary airport yesterday, as usual, I had to show my identification twice, check my bag and then go back through security to get on the plane. Stephen Harper was there and the investigator shook his hand and said: "Congratulations. Great fight." He then added: "Now, can I see your identification."

Senator Mahovlich: I wish to bring to Mr. Baydala's attention that if the Olympics take place in British Columbia in 2010, then all your security will be new. I am sure that all of the smaller flights will have security all around British Columbia. Is that correct?

Mr. Baydala: We have not seen the details for security. You are introducing rail security and road security up to Whistler in addition to air security. The issue will then be: Who will pay for that? Will they make it a surcharge on every ticket for every event, or will the Governments of Canada and British Columbia recognize that British Columbians and Canadians as a whole are benefiting? The government has already pledged significant funds, including measures for security.

Senator Banks: Mr. Baydala, putting on your tourism hat, will you look us in our collective eye, please, and tell us that you really believe that someone flying to or within B.C. for tourist purposes will be deterred from doing that by a \$24 cost? Is that really so?

Mr. Baydala: That is a common argument.

Senator Banks: It is not an argument; it is a question.

Mr. Baydala: As a question, absolutely. The issue becomes one of families within Canada. It would now cost another \$100 to take that trip. It might be a small trip, of several hundred miles.

For the wholesaler who is bringing more than one person into the country, it is not \$24. When these wholesalers outside of Canada are selling destinations in their market, they are talking about 10 or 1,000 or 10,000 people in their program coming to Canada. It is no longer \$24, it is \$240,000. That certainly is enough to send people to Australia, New Zealand or to some of the other countries that might rival Canada in the perception of airline safety. We do have that even after September 11. Will they spend another \$240,000 to come to Canada? I think not.

The aviation industry has been very hard hit, and this is enough to make people in Canada choose other modes of transportation. Mr. Menzies mentioned an 18-hour drive. Perhaps they will not go at all. Between Vancouver and Victoria, our primary run, people will choose to take the ferry,

Le sénateur Taylor: J'aimerais faire un commentaire sur la question de l'identification qu'a soulevée le sénateur Mahovlich, ce qui est une bonne idée.

À l'aéroport de Calgary hier, comme d'habitude, j'ai dû montrer ma carte d'identité deux fois, consigner mon bagage et revenir ensuite passer à la sécurité pour monter dans l'avion. Stephen Harper était là et l'enquêteur lui a serré la main et dit: «Félicitations, bonne bataille». Il a ensuite ajouté: «Maintenant, puis-je voir votre carte d'identité?»

Le sénateur Mahovlich: Je tiens à dire à M. Baydala que si les Jeux olympiques ont lieu en Colombie-Britannique en 2010, à ce moment-là vous aurez un tout nouveau système de sécurité. Je suis sûr que tous les petits vols seront dotés de système de sécurité dans toute la Colombie-Britannique, n'est-ce pas?

Mr. Baydala: Nous n'avons pas vu les détails de la sécurité. Nous sommes en train de mettre en place la sécurité ferroviaire et la sécurité routière jusqu'à Whistler en plus de la sécurité aérienne. On se demandera alors: Qui paiera pour cela? Imposera-t-on des frais sur chaque billet pour chaque événement ou si le gouvernement du Canada et de la Colombie-Britannique reconnaîtront que les Britannico-Colombiens et les Canadiens dans leur ensemble en bénéficieront? Le gouvernement s'est déjà engagé à verser des sommes importantes, qui comprennent des mesures de sécurité.

Le sénateur Banks: Monsieur Baydala, si vous mettiez votre chapeau de représentant du tourisme, pourriez-vous nous regarder dans les yeux et nous dire que vous croyez vraiment que quelqu'un qui prend un avion en Colombie-Britannique à des fins touristiques va être découragé par ces coûts de 24 dollars? Est-ce vraiment le cas?

Mr. Baydala: C'est ce que tout le monde affirme.

Le sénateur Banks: Ce n'est pas une affirmation; c'est une question.

Mr. Baydala: Une question, absolument. Le problème se pose pour les familles du Canada. Ça va maintenant leur coûter 100 dollars de plus pour faire un voyage, et peut-être un petit voyage, quelques centaines de milles.

Pour le grossiste qui amène plus d'une personne au pays, ce n'est pas 24 dollars. Lorsque les grossistes à l'extérieur du Canada vendent des destinations sur leur marché, ils parlent de 10, 1 000 ou 10 000 personnes dans leur programme de voyage au Canada. Ce n'est plus 24 dollars, c'est 240 000 dollars. C'est certainement suffisant pour envoyer les gens en Australie, en Nouvelle-Zélande ou dans d'autres pays qui imposeraient moins que le Canada pour la sécurité aérienne. Le problème se pose même après le 11 septembre. Est-ce que les gens vont dépenser 240 000 dollars de plus pour venir au Canada? Je ne crois pas.

L'industrie aérienne a été très durement touchée, et cela incite les gens à choisir d'autres modes de transport au Canada. M. Menzies a parlé de 18 heures de route. Peut-être les gens renonceront-ils tout simplement à leur voyage. Entre Vancouver et Victoria, notre principale ligne, les gens vont choisir de prendre

for example. It will have a detrimental impact on small carriers who provide service on shorter routes where there are alternative modes of transportation.

Senator Kinsella: Should you persuade our colleagues opposite, what kind of amendment are you looking for in this bill?

Mr. Baydala: There are many. You have to look at what is reasonable. I do not think there is any point in saying that the federal treasury should pay 50 per cent, 75 per cent or 100 per cent. It is a mistake to move away from a fixed single fee. It would take into account the lower fares of the short-haul carriers, and it would solve the problem of multiple charges when travelling on a number of small carriers. That would be at the top of my list.

Senator Kinsella: In order for us to deal with this legislatively, that would require a fairly specific amendment, which may have implications on other clauses in the bill. Given that, do you think we should hold this part of the bill in abeyance until we go back to the drawing board? That would be an easy amendment to craft. There are other parts of the bill that many of us think should go forward, such as the Africa fund and some other items.

The minister said he recognized that the costing was based upon the traffic volume immediately after September 11, and they have admitted that traffic has gone up. Therefore, they would be generating far more money than they would need for the purposes that they have identified. There is an undertaking to revisit that.

Mr. Baydala: The genesis of the bill took place during a state of emergency. I do not think we are at that same level of urgency or risk.

Senator Kinsella: "Sober second thought" would mean to hold this part in abeyance for a period of time.

Mr. Baydala: To allow for proper consultation with the users and interested parties, yes.

Senator Tunney: Do you have a recommendation for any exemptions, for instance, children below a certain age who are travelling with their parents? In that case, one person is going to be taxed several times because only the father or the mother will be paying. Have you given any consideration to exempting any children below a certain age?

Mr. Baydala: The airline industry has done a good job of providing lower-cost fares for children and minors, and certainly that would be a useful and well-received amendment. On a percentage-of-the-fare basis, some of that would be taken care of if an infant were travelling on a free ticket or a child's fare.

The Chairman: Thank you, Mr. Baydala, for your expert testimony on a number of areas.

le traversier, par exemple. Cela aura des répercussions défavorables sur les petits transporteurs qui assurent le service sur de petites lignes où l'on peut trouver d'autres modes de transport.

Le sénateur Kinsella: Si vous réussissez à convaincre nos collègues d'en face, quel genre d'amendement souhaitez-vous pour ce projet de loi?

Mr. Baydala: Il y en a beaucoup. Nous devons chercher ce qui est raisonnable. Je ne crois pas utile de dire que le Trésor fédéral devrait payer 50 p. 100, 75 p. 100 ou 100 p. 100. C'est une erreur de s'écartez d'un prix unique fixe. On pourrait tenir compte des tarifs plus bas des transporteurs de courte distance et l'on réglerait le problème des taxes multiples pour les voyages effectués avec plusieurs petits transporteurs. Ce serait la première chose sur ma liste.

Le sénateur Kinsella: Pour régler ce problème de façon législative, il faudrait un amendement assez précis, qui pourrait avoir des répercussions sur d'autres articles du projet de loi. Dans ces conditions, pensez-vous que nous devrions mettre cette partie du projet de loi en attente jusqu'à ce que nous reprenions le travail à la base? Ce serait un amendement assez facile à rédiger. Beaucoup d'entre nous considèrent que d'autres parties du projet de loi devraient aller de l'avant, comme le fonds pour l'Afrique et d'autres éléments.

Le ministre a déclaré qu'il reconnaissait que les coûts étaient basés sur le volume du trafic immédiatement après le 11 septembre, et on a reconnu que le trafic avait augmenté. Par conséquent, la taxe devrait rapporter beaucoup plus que ce qui sera nécessaire pour faire ce qui a été prévu. On s'est engagé à revoir cela.

Mr. Baydala: Le projet de loi a été élaboré pendant une période de crise. Je ne pense pas que le niveau d'urgence ou de risque soit comparable maintenant.

Le sénateur Kinsella: Pour y réfléchir posément et faire un «deuxième examen objectif», il faudrait mettre cette partie en veilleuse pendant une certaine période.

Mr. Baydala: Pour pouvoir consulter les usagers et les parties intéressées, oui.

Le sénateur Tunney: Avez-vous des exemptions à recommander, par exemple, pour les enfants de moins d'un certain âge qui voyagent avec leurs parents? Dans ce cas-là, quelqu'un va devoir payer la taxe plusieurs fois parce que seul le père ou la mère paiera son billet. Avez-vous envisagé d'exempter les enfants de moins d'un certain âge?

Mr. Baydala: Les compagnies aériennes ont fait des efforts pour proposer des prix plus bas pour les enfants et les mineurs, et ce serait certainement un amendement utile et bien accueilli. Si la taxe était calculée en fonction du tarif, cette question serait réglée en partie par exemple pour les bébés voyageant gratuitement ou pour les enfants bénéficiant d'un tarif réduit.

Le président: Merci, monsieur Baydala, de votre témoignage très instructif sur plusieurs domaines.

Colleagues, the time has come for us to move to a clause-by-clause study of this bill. I note the presence of several government officials. I would invite them to come to the table for the clause-by-clause study.

Mr. William Elliott, Assistant Deputy Minister, Safety and Security Group, Transport Canada: I am here on Part I of the bill, Mr. Chairman. With me are Serge Dupont, Jacques Pigeon and Arlene Legare.

The Chairman: You understand, colleagues, that we have two people from the Department of Transport who are here for Part I of the bill, and two from the Department of Finance who are here for Part II of the bill.

We had the ministers here the other night to discuss the policy; these officials are here to clarify and elaborate on details. I will tell you in a minute how I propose to proceed with this clause-by-clause study.

Senator Kinsella: Perhaps the officials could provide clarification on the testimony that we heard. The ministers were asked the cost of the airport security program. I do not remember the exact amount, but I believe it was about \$2.5 billion. One of the ministers said that is not the total amount for the new security, that the Government of Canada was spending two thirds of that amount more. I think the minister's answer was applicable to the total cost of increased security, broadly speaking, since September 11, and not simply the increased costs for air security. I was wondering whether colleagues recall that exchange. It came up today.

Indeed, the increased costs for airport security will be funded, if Bill C-49 passes, by the proposed Air Travellers Security Charge. It would be erroneous on our part to assume that that represents only one third of the cost for airport security. It is supposed to pay for all or most of it, but it certainly was not one third of the cost. Is that the understanding of the testimony of others? Do you recall that exchange, Senator Cools?

Senator Cools: I must say that I missed the last few minutes of the exchange, but if you could put the question to me again, I would be happy to respond.

Senator Kinsella: The question is whether the cost of the increased air security is basically being met by this air security charge — in the direction of 100 per cent of the new cost. When the minister was asked that question, the response was that the Government of Canada is spending an additional two thirds. However, I think the minister was actually speaking to other security issues, and the airport security cost would be the \$2-billion amount covered by the proposed Air Travellers Security Charge, while the total for increased security in general would be \$6 billion. I believe that is what the minister said.

Chers collègues, le moment est venu maintenant de passer à l'étude article par article du projet de loi. Je constate que plusieurs hauts fonctionnaires sont là. Je voudrais les inviter à s'approcher de la table pour l'étude article par article.

M. William Elliott, sous-ministre adjoint, Groupe Sûreté et Sécurité, Transports Canada: Je suis ici à propos de la première partie du projet de loi, monsieur le président. Je suis accompagné de Serge Dupont, Jacques Pigeon et Marlene Legare.

Le président: Vous savez sûrement, chers collègues, que nous avons deux personnes du ministère des Transports qui sont là pour la partie I du projet de loi et deux personnes du ministère des Finances qui sont là pour la partie II.

L'autre soir, les ministres sont venus nous parler de la politique; ces fonctionnaires sont là pour nous donner des éclaircissements et des précisions sur des détails. Je vais vous dire dans un instant comment j'entends procéder à cette étude article par article.

Le sénateur Kinsella: Les fonctionnaires pourraient nous donner des précisions sur le témoignage que nous avons entendu. On a demandé aux ministres quel était le coût du programme de sécurité aéroportuaire. Je ne me souviens pas du montant exact, mais je crois que c'était environ 2,5 milliards de dollars. L'un des ministres a dit que ce n'était pas le montant total pour les nouvelles dispositions de sécurité, que le gouvernement du Canada dépensait encore les deux tiers de cette somme en plus. Je crois que la réponse du ministre s'appliquait au coût total de l'accroissement de la sécurité, en termes généraux, depuis le 11 septembre, et pas uniquement à l'accroissement des coûts de la sécurité aérienne. Je me demandais si mes collègues se souvenaient de cet échange. La question a été abordée aujourd'hui.

En fait, le coût accru de la sécurité aéroportuaire sera financé, si le projet de loi C-49 est adopté, par le droit proposé pour la sécurité des passagers du transport aérien. Ce serait une erreur de notre part de penser que cela ne représente qu'un tiers du coût de la sécurité aéroportuaire. C'est censé payer la totalité ou presque, mais certainement pas le tiers du coût. Est-ce ainsi que les autres ont compris ce témoignage? Vous souvenez-vous de cet échange, sénateur Cools?

Le sénateur Cools: Je dois dire que j'ai manqué les dernières minutes de l'échange, mais si vous pouviez me poser la question, je serais heureuse d'y répondre.

Le sénateur Kinsella: La question est de savoir si ce droit pour la sécurité du transport aérien suffit à payer le coût des nouvelles mesures de sécurité aérienne — c'est-à-dire environ 100 p. 100 du nouveau coût. Lorsqu'on a posé la question au ministre, il a répondu que le gouvernement du Canada dépensait encore en plus les deux tiers de cette somme. Je crois toutefois que le ministre parlait en fait des autres questions de sécurité, et que le coût de la sécurité aéroportuaire correspondrait à la somme de 2 milliards de dollars que représentera ce droit pour la sécurité des passagers du transport aérien, alors que la somme totale dépensée pour améliorer la sécurité en général serait de 6 milliards. Je crois que c'est ce que le ministre a dit.

Senator Cools: That is what I heard him to say. What is your question, Senator Kinsella? We have with us here today the Deputy Minister of Transport.

Senator Kinsella: I just want to have our exchange on the record, and I know the minister was not intending to mislead us. That is how the cost information came out in the record. It is our common understanding that they are probably spending around \$6 billion on increased security in general and the airport security is covered by the \$2 billion from this proposed security charge.

The Chairman: If officials have some light to shed on this, they will do so at the appropriate time.

Colleagues, I propose, with your cooperation, to proceed with the clause-by-clause study. Bill C-49 is an omnibus bill, as you know, that amends a number of existing statutes and that will enact a number of new statutes. I will refer to the groups of clauses in that way. I will ask you whether you wish to adopt the clauses that enact new statutes or amend existing statutes.

Honourable senators, shall the title stand and shall clause 1 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: I have not been given any specific information from any of you in respect of amendments that you may wish to propose at this committee stage. If you have amendments in your back pocket, now is the time to present them.

I will begin with the clauses that will enact the proposed Canadian Transport Security Authority Act — clauses 2 to 4. I will put the question, colleagues. Shall clauses 2 to 4 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Is that agreed on division?

Senator Kinsella: On division.

The Chairman: There is another group, clauses 5 to 11, that will enact the proposed Air Travellers Security Charge Act, which comprises clauses 1 to 84 in Part 2 of the bill on page 13. I will put the question. Shall clauses 5 to 11 carry?

Senator Doody: I have an amendment to propose on clause 2, Part 2. In view of the fact that it appears the government has not had —

Senator Cools: We just voted on clause 2.

Senator Kinsella: Senator Doody is referring to clause 2 of Part 2, and we are still in Part 1.

Senator Doody: I thought we carried Part 1.

Senator Cools: We are still in Part 1.

Senator Doody: I thought we carried Part 1. I was wrong.

Le sénateur Cools: C'est ce que je l'ai entendu dire. Quelle est votre question, sénateur Kinsella? Nous avons ici aujourd'hui parmi nous le sous-ministre des Transports.

Le sénateur Kinsella: Je veux simplement que notre échange figure au compte rendu et je sais que le ministre n'avait pas l'intention de nous induire en erreur. C'est ainsi que les indications concernant le coût sont apparues au compte rendu. D'après ce que nous avons compris, le gouvernement consacre environ 6 milliards de dollars à l'amélioration de la sécurité en général et la sécurité aéroportuaire est couverte par les 2 milliards de dollars que doit rapporter ce droit pour la sécurité des passagers.

Le président: Si les fonctionnaires ont des éclaircissements à nous donner sur ce point, ils pourront le faire au moment voulu.

Chers collègues, je me propose, avec votre coopération, de procéder à l'étude article par article. Le projet de loi C-49 est un projet de loi omnibus, comme vous le savez, qui modifie plusieurs lois existantes et édicte un certain nombre de nouvelles lois. Je diviserai les groupes d'articles de cette façon. Je vous demanderai si vous désirez adopter les articles qui édictent de nouvelles lois ou qui amendent des lois existantes.

Honorables sénateurs, le titre est-il reporté et l'article 1 est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Le président: Aucun d'entre vous ne m'a donné d'indications précises concernant les amendements que vous souhaiteriez proposer à cette étape-ci. Si vous avez des amendements dans vos poches, c'est maintenant qu'il faut les présenter.

Je commence par les articles édictant la Loi proposée sur l'administration canadienne de la sûreté du transport aérien — les articles 2 à 4. Nous allons voter. Les articles 2 à 4 sont-ils adoptés?

Des voix: D'accord.

Le président: Est-ce adopté avec dissidence?

Le sénateur Kinsella: Avec dissidence.

Le président: Il y a un autre groupe, les articles 5 à 11, qui édictent la Loi proposée sur le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien, qui comprend les articles 1 à 84 dans la partie 2 du projet de loi, page 13. Je mets la question aux voix. Les articles 5 à 11 sont-ils adoptés?

Le sénateur Doody: J'ai un amendement à proposer à l'article 2, partie 2. Étant donné qu'il semble que le gouvernement n'ait pas eu...

Le sénateur Cools: Nous venons de voter sur l'article 2.

Le sénateur Kinsella: Le sénateur Doody parle de l'article 2 de la partie 2, et nous sommes toujours à la partie 1.

Le sénateur Doody: Je croyais que nous avions adopté la partie 1.

Le sénateur Cools: Nous sommes toujours à la partie 1.

Le sénateur Doody: Je croyais que nous avions adopté la partie 1. Je me suis trompé.

Senator Kinsella: We are only up to page 2 of the bill.

Senator Doody: I thought we carried clauses 1 to 4.

Senator Cools: We passed clauses 1 to 4 of Part 1, and we are now on clauses 5 to 11 of Part 1.

Senator Doody: It says Part 2.

The Chairman: I am sorry, please forgive me. The chair has perhaps inadvertently misled the committee on this matter. When I put the question on clauses 2 to 4, it was in reference to the proposed Canadian Air Transport Security Authority Act, which comprises clauses 1 to 39, Part 1 of the bill. If you will bear with me, I will put that question to the committee again, if I may.

These clauses will enact the proposed Canadian Air Transport Security Authority Act, and they number 1 to 39 of Part 1 of the bill. I must put the question. Shall clauses 2 to 4 carry?

Some Hon. Senators: No.

The Chairman: I hear "no" from one side of the house. Do you have an amendment?

Senator Johnson: Mr. Chairman, I have an amendment to clause 2 on page 6, to replace lines 5 to 9 with the following:

10.(2) ment as directors, two must be nominees submitted by the representatives of aerodrome operators designated under that section whom the Minister considers suitable for appointment as directors, and two must be nominees submitted by the bargaining agents for screening officers employed at aerodromes in Canada whom the Minister considers suitable for appointment as directors.

The Chairman: Do you have a copy of the amendment for the chair?

Senator Johnson: I do.

The Chairman: Do you have copies for the other members of the committee?

Senator Johnson: Yes. They are being circulated now.

Senator Cools: Senator Johnson's amendment is to clause 10 at page 5.

Senator Johnson: It is on page 6, clause 2.

Senator Banks: The amendment is to subsection (2).

Senator Johnson: I said amendment to clause (2) on page 6. I did not say "subsection."

The Chairman: This is the problem with omnibus bills. We had a discussion about this the other night, colleagues. We are talking about, as Senator Johnson says, clause 2 of the bill because a clause enacts. This clause will enact the Canadian Air Transport Security Authority Act. Then we proceed to the proposed section of the act, which, as Senator Cools has pointed out, in this case is

Le sénateur Kinsella: Nous ne sommes qu'à la page 2 du projet de loi.

Le sénateur Doody: Je croyais que nous avions adopté les articles 1 à 4.

Le sénateur Cools: Nous avons adopté les articles 1 à 4 de la partie 1, et nous sommes maintenant aux articles 5 à 11 de la partie 1.

Le sénateur Doody: Ça dit partie 2.

Le président: Je suis désolé, excusez-moi. Le président a peut-être induit le comité en erreur sur cette question par inadvertance. Lorsque j'ai mis aux voix les articles 2 à 4, il s'agissait de la Loi sur le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien, qui comprend les articles 1 à 39, partie 1 du projet de loi. Je vous demande votre indulgence et nous allons de nouveau passer au vote sur ce point, si vous permettez.

Ces articles édictent la Loi proposée sur le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien, et ce sont les articles 1 à 39 de la partie 1 du projet de loi. Je dois mettre cela aux voix. Les articles 2 à 4 sont-ils adoptés?

Des voix: Non.

Le président: J'entends «non» d'un côté de la Chambre. Avez-vous un amendement?

Le sénateur Johnson: Monsieur le président, j'ai un amendement à l'article 2, page 6, par substitution, à la ligne 11, de ce qui suit:

[...] qu'elles ont ces capacités. Deux autres sont des personnes dont la nomination est proposée par les agents négociateurs représentant les agents de contrôle qui travaillent dans les aérodromes du Canada et dont le ministre estime qu'elles ont ces capacités.

Le président: Avez-vous un exemplaire de la modification pour le président?

Le sénateur Johnson: Oui.

Le président: Avez-vous des exemplaires pour les autres membres du comité?

Le sénateur Johnson: Oui. On est en train de les distribuer.

Le sénateur Cools: L'amendement du sénateur Johnson porte sur l'article 10 à la page 5.

Le sénateur Johnson: C'est à la page 6, article 2.

Le sénateur Banks: La modification concerne le paragraphe (2).

Le sénateur Johnson: J'ai modification à l'article (2), page 6. Je n'ai pas dit «paragraphe».

Le président: C'est le problème avec les projets de loi omnibus. Nous avons eu une discussion sur ce sujet l'autre soir, chers collègues. Comme le dit le sénateur Johnson, nous parlons de l'article 2 du projet de loi parce qu'un article édicte. Cet article édictera la Loi sur l'administration canadienne de la sûreté du transport aérien. Ensuite, nous passerons à l'article proposé de la

proposed section 10, subsection (2) of clause 2 of the bill. I suspect that Senator Johnson may have obtained expert advise from the parliamentary counsel or her colleague on her right.

Senator Johnson: Yes, I received extremely good advice.

The Chairman: Do you understand the purport of the amendment? Is there any discussion? Do you wish to address it, Senator Johnson, or other colleagues?

Senator Johnson: I want to mention that labour has asked for representation on the boards of authority.

The Chairman: They want that representation guaranteed, as we heard from the United Steelworkers here the other day.

Senator Cools: I should like to oppose that amendment on the grounds that the content and substance of the proposal of Senator Johnson can be met without an amendment to the bill and actually without a statute. It is pretty clear that, if we read the bill, that the minister has the power to make these appointments.

The minister, in exercising his discretion, and with due regard to the politics and state of the nation, is quite capable of bringing forward and advancing the interests of different aspects and dimensions of the community, labour being one of them. At this particular meeting, he made an undertaking to do exactly that. His words were something to the effect that he would be bringing forth recommendations that would be sensitive to labour. I think that was the exact word he used. I would just like to begin the debate.

Senator Johnson: What were the words he used?

Senator Cools: When he was here, the minister said that he would be among the other seven directors, and would be willing to recommend to the Governor in Council the appointment of at least one person sensitive to organized labour's goals and ideals. What we have before us is a non-legislative undertaking from the minister to respect and honour the labour sector of the community and the unions. To that extent, it seems to me no statutory requirement is needed.

Senator Johnson: Would it be possible to get that in writing from the minister?

Senator Cools: Very possible.

Senator Mahovlich: It is in his speech.

Senator Cools: It is very possible to get that from the minister. I am in ongoing conversations with the minister in an attempt to secure that in writing.

Senator Johnson: A letter would be necessary. Otherwise, it would be an ad hoc situation all the time. He could choose or not choose to consult with them.

Senator Cools: That is true, but the word of a senior minister as we had before us is pretty much his bond. In any event, it is my intention to secure from the minister such undertaking in writing, such that it could form part of the record and the debate in the Senate chamber.

Loi qui, comme l'a fait remarquer le sénateur Cools, est dans ce cas l'article 10, paragraphe (2) de l'article 2 du projet de loi. Je pense que le sénateur Johnson a dû avoir les conseils d'experts de la conseillère parlementaire ou de sa collègue à sa droite.

Le sénateur Johnson: Oui, j'ai reçu d'excellents conseils.

Le président: Comprenez-vous l'objet de la modification? Y a-t-il des commentaires? Voulez-vous en parler, sénateur Johnson, ou d'autres collègues?

Le sénateur Johnson: Je veux signaler que les syndicats ont demandé à être représentés aux conseils d'administration.

Le président: Ils veulent que cette représentation soit garantie, comme nous l'ont dit le Syndicat des Métallurgistes unis d'Amérique l'autre jour.

Le sénateur Cools: Je souhaite m'opposer à cet amendement car j'estime qu'on peut donner satisfaction sur le fond au sénateur Johnson sans modifier le projet de loi et même sans loi du tout. Quand on lit le projet de loi, il est clair que le ministre a le pouvoir de procéder à ces nominations.

Le ministre, compte tenu de la politique et de l'état de la nation, a toute discrétion pour mettre de l'avant et promouvoir les intérêts de divers secteurs et aspects de la collectivité, dont les syndicats. Lors de cette rencontre, il a pris clairement cet engagement. Il a dit qu'il présenterait des recommandations sensibles aux syndicats. Je crois que c'est le terme exact qu'il a utilisé. J'aimerais que nous passions au débat.

Le sénateur Johnson: Quels sont les termes qu'il a utilisés?

Le sénateur Cools: Quand il était là, le ministre a dit qu'il ferait partie des sept autres administrateurs et qu'il serait prêt à recommander au gouverneur en conseil la nomination d'au moins une personne sensible aux objectifs et idéaux du monde syndical. Nous avons donc là de la part du ministre un engagement non législatif à respecter et à honorer le monde des travailleurs et les syndicats. J'estime donc qu'il n'est pas nécessaire de l'exiger dans la loi.

Le sénateur Johnson: Le ministre pourrait-il nous donner cela par écrit?

Le sénateur Cools: C'est très possible.

Le sénateur Mahovlich: C'est dans son discours.

Le sénateur Cools: On peut très bien obtenir cela du ministre. J'ai des conversations régulières avec lui pour obtenir cela par écrit.

Le sénateur Johnson: Il faudrait une lettre, sinon ce serait toujours quelque chose de ponctuel. Il pourrait décider selon le cas de les consulter ou de ne pas les consulter.

Le sénateur Cools: C'est vrai, mais quand un ministre de premier plan comme celui que nous avons entendu donne sa parole, c'est une garantie. De toute façon, j'ai l'intention d'obtenir cet engagement du ministre par écrit pour pouvoir le joindre aux procès-verbaux des débats du Sénat.

Senator Johnson: It may be his bond, but I would rather have an amendment made, if possible. A letter in writing, at a minimum, would be our fall-back position.

Senator Kinsella: I should like to speak in support of the amendment. There are several elements to it. First, while this minister, who could be well-disposed to the importance that labour plays in making our social enterprises operate effectively, may be willing to make a commitment, his successor, however, might not.

I do not wish to argue from a position of the principle that labour ought to be an integral part in the delivery of this airport security system, especially as much of it is resting on those individual employees who make the judgment calls on the line. If they feel they are part of the security system, they will buy into it if they see themselves represented in the decision making of the authority itself. It speaks to the quality of work that will be done, and it is not tokenism because the amendment says "two," not one but two.

It struck me as tokenism when the minister, with whom I have nothing but the highest regard, said he would consider having one representative from labour without any statutory obligation. If this goes forward there should be a statutory requirement to have two members representing labour because this whole system is not going to be effective and efficient because of the equipment there; it will be effective and efficient because of the men and women who are actually on the line.

Senator Cools: Absolutely. I have no problem with what Senator Kinsella is saying in terms of the substance of the issue and to the extent that the board of directors should be able to embody and execute the knowledge that would be embodied in any members and directors.

What we must make clear is the essential difference between the two senators and myself. We believe the matter should be governed by ministerial discretion, the politics of the nation and the politics of the situation, while he believes that it should be governed by statute. I am of the strong opinion that we should use statutes as rarely as possible, and to that extent I am prepared to go along with the minister in his undertaking to honour what he said to this committee. I submit it would be very difficult for a later minister to change his or her mind, honourable senators. Having said that, honourable senators, I propose to vote against the amendment.

The Chairman: Senator Johnson moves that Bill C-49 be amended in clause 2 on page 6 by replacing lines 5 to 9 with the following:

[*Translation*]

In the French version, on page 6, to substitute line 11 of section 2 with the following: [...]

Le sénateur Johnson: C'est peut-être une garantie, mais je préférerais un amendement si possible. Au pis-aller, il nous faudrait au moins une lettre par écrit.

Le sénateur Kinsella: J'aimerais me prononcer en faveur de cet amendement. Il comporte plusieurs éléments. Tout d'abord, même si le ministre actuel, qui est peut-être bien disposé vis-à-vis du rôle que jouent les syndicats dans le bon fonctionnement de nos entreprises, est prêt à prendre cet engagement, ce ne sera pas forcément le cas pour son successeur.

Ce n'est pas par principe que je dis que les travailleurs devraient faire partie intégrante du dispositif de sécurité aéroportuaire, d'autant plus que cette sécurité dépend en grande partie de ces employés qui sont amenés à prendre des décisions sur place. S'ils ont le sentiment de faire partie intégrante du dispositif de sécurité, ils s'y intégreront à condition d'avoir le sentiment d'être représentés au niveau des décideurs de l'administration elle-même. Il s'agit de la qualité du travail qui s'effectuera, et ce n'est pas quelque chose de purement symbolique car l'amendement stipule bien «deux» personnes, pas une mais deux.

J'ai trouvé au contraire que c'était un geste de pure forme quand le ministre, pour lequel j'ai le plus profond respect, a dit qu'il était prêt à envisager d'avoir un représentant du monde syndical sans obligation statutaire. Si cet amendement est adopté, la loi stipulera qu'il doit y avoir deux représentants du monde syndical car ce n'est pas parce qu'il va y avoir du matériel que tout ce système va être efficace, c'est parce qu'il y aura des hommes et des femmes qui seront là sur place pour l'exploiter efficacement.

Le sénateur Cools: Tout à fait. Je n'ai aucune objection à ce que dit le sénateur Kinsella sur le fond de la question et sur le fait que le conseil d'administration doit pouvoir représenter et exprimer les connaissances apportées par tous les membres et administrateurs.

Ce qu'il faut bien clarifier, c'est la différence fondamentale entre les deux sénateurs et moi-même. Nous estimons que c'est une question qui doit relever de la discréction ministérielle, de la politique de la nation et de la politique liée à la situation, alors qu'il estime qu'elle devrait être régie par une loi. J'ai la profonde conviction qu'il faut utiliser les lois le moins possible, et je suis par conséquent prête à accepter à cet égard l'engagement que le ministre a pris auprès du comité. J'ajouterais qu'un ministre ultérieur aurait beaucoup de mal à changer cette opinion, honorables sénateurs. Cela dit, honorables sénateurs, j'ai l'intention de voter contre cet amendement.

Le président: Le sénateur Johnson propose que le projet de loi C-49 soit modifié à l'article 2, à la page 6, par substitution, à la ligne 11, de ce qui suit:

[*Français*]

Dans la version française, à l'article 2, à la page 6, par substitution à la ligne 11 de ce qui suit: [...]

[English]

...ment as directors, two must be nominees submitted by the representatives of aerodrome operators designated under that section whom the Minister considers suitable for appointment as directors, and two must be nominees submitted by the bargaining agents for screening officers employed at aerodromes in Canada whom the Minister considers suitable for appointment as directors.

You have heard the amendment. Is it your pleasure to adopt the said motion?

Some Hon. Senators: No.

Some Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: All those in favour the amendment, please raise your hand.

We will record the vote by senator.

Mr. Tonu Onu, Clerk of the Committee: Senator Beaudoin.

Senator Beaudoin: En faveur.

Senator Johnson: Yes.

Senator Kinsella: Aye.

Senator Doody: Aye.

Senator Murray: Move on please, I am not voting.

Senator Cools: Against.

Senator Taylor: Against.

Senator Banks: No.

Senator Ferretti Barth: Non.

Senator Mahovlich: No.

Senator Cook: No.

The Clerk: There are four in favour and six opposed.

The Chairman: I declare the amendment defeated.

Senators, before I put the question as to clauses 2 to 4, I remind you that these clauses of the bill enact the Canadian Air Transport Security Authority Act, which is Part 1 of the bill, clauses 1 to 39. Do you have any questions on any aspect of Part 1 that you wish to put to the officials?

Senator Banks: I have a general question. It would be reasonable to assume — and we have heard arguments to this effect — that this surcharge, fee, will within a couple of years cover the main capital expenses that will be undertaken for the buying of new equipment, et cetera, for the purposes as set out in the bill. Is it reasonable to presume that once those are covered and the costs have been recovered from this fee the fee will be lowered?

Mr. Serge Dupont, General Director, Tax Policy Branch, Department of Finance: The profile of the expenditures and revenues associated with the air security package was laid out in the budget documents. What occurred is that there were already, in this fiscal year ending March 31, some expenditures undertaken

[Traduction]

[...] qu'elles ont ces capacités. Deux autres sont des personnes dont la nomination est proposée par les agents négociateurs représentant les agents de contrôle qui travaillent dans les aérodromes du Canada et dont le ministre estime qu'elles ont ces capacités.

Vous avez entendu la proposition d'amendement. Plaît-il aux honorables sénateurs d'adopter cette motion?

Des voix: Non.

Des voix: D'accord.

Le président: Que tous ceux qui sont pour lèvent la main.

Nous allons procéder au vote par appel nominal.

M. Tonu Onu, greffier du comité: Sénateur Beaudoin.

Le sénateur Beaudoin: En faveur.

Le sénateur Johnson: Oui.

Le sénateur Kinsella: Oui.

Le sénateur Doody: Oui.

Le sénateur Murray: Poursuivez, je ne vote pas.

Le sénateur Cools: Contre.

Le sénateur Taylor: Contre.

Le sénateur Banks: Non.

Le sénateur Ferretti Barth: Non.

Le sénateur Mahovlich: Non.

Le sénateur Cook: Non.

Le greffier: Il y a quatre voix pour et six contre.

Le président: Je déclare l'amendement rejeté.

Sénateurs, avant de passer au vote sur les articles 2 à 4, je vous rappelle que ces articles du projet de loi édictent la Loi sur l'administration canadienne de la sûreté du transport aérien, c'est-à-dire la partie 1 du projet de loi, des articles 1 à 39. Avez-vous des questions sur un aspect quelconque de cette partie 1 que vous souhaiteriez poser aux hauts fonctionnaires?

Le sénateur Banks: J'ai une question d'ordre général. Il semble raisonnable de penser, comme on nous l'a déjà dit, que cette surtaxe, ce droit, va couvrir d'ici quelques années le coût de ces investissements en nouveau matériel, et cetera, pour effectuer ce que prévoit le projet de loi. Est-il raisonnable de penser qu'on réduira ce droit une fois qu'on aura payé ces investissements?

M. Serge Dupont, directeur général, Direction de la politique de l'impôt, ministère des Finances: Le profil des dépenses et recettes lié à cet ensemble de mesures sur la sécurité aérienne a été énoncé dans les documents budgétaires. Ce qui s'est passé, c'est que Transports Canada avait déjà entrepris des dépenses au cours de

by Transport Canada. There will be expenditures projected in the next fiscal year that will exceed the amount of the revenue that is projected, and the same in the following fiscal year. In other words, in the first two years in which the charge will be in place, the numbers in the budget show that revenue is insufficient to cover the level of the expenditures because of the capital that will be required during those years.

The budget essentially proposes to balance the expenditures and the revenue to 2006-07. If one looks at the numbers in the outer years, one will notice that because it is mostly then operating and maintenance, it is less than the revenue that is brought in by the charge. The charge is insufficient in the first two years, and the amount is recovered over the subsequent three.

Senator Banks: Is it contemplated at all that, once the original capital cost and a reasonable amount for maintenance of that capital equipment is recovered, whenever that occurs, a reduction might then occur in the charge?

Mr. Dupont: The charge is there only to fund the security enhancement. If over the long term the ongoing capital costs were of such an amount that it was not necessary to have a \$12 charge to cover those costs, then the charge would be lowered.

The Chairman: Mr. Dupont, do you understand why your minister has undertaken to review the charge or the fee in eight months?

Mr. Dupont: Our minister has been very clear that he does not intend to see this charge generate net funds for the federal treasury. The charge is to generate funds strictly to pay for the security enhancements. When we developed the budget last November and December, it was difficult to get a firm grasp of what air travel trends would be like over the horizon and what this new charge would generate as revenue. It is a new charge, so, by definition, there is not a good fix on exactly how much money it will generate. We worked with Transport Canada in developing estimates of what the charge will generate.

Understanding that there is an issue with the base of revenue and then the growth of revenue over time, it is important for the minister to review it in the fall, having had by then some months of revenue come in, and also to assess one year after September 11 the growth in air travel that one can reasonably expect over the horizon. Therefore, we would be in a better position at that time to estimate whether the charge should be lowered, to ensure that there is no net revenue going to the federal treasury.

The Chairman: That is consummation devoutly to be wished, as they used to say.

Honourable senators, I will ask the question: Shall clauses 2 to 4 carry?

Some Hon. Senators: Agreed.

Some Hon. Senators: On division.

The Chairman: Carried on division.

l'exercice qui a pris fin le 31 mars. Au cours du prochain exercice, il est prévu que les dépenses dépasseront les recettes prévues, de même qu'au cours de l'exercice suivant. Autrement dit, durant les deux premières années d'application de ce droit, on constatera que les montants prévus au budget sont insuffisants pour couvrir les dépenses nécessitées par ces investissements durant cette période.

Le budget vise essentiellement à équilibrer les dépenses et les recettes en 2006-2007. Si vous examinez les chiffres pour les années suivantes, vous constaterez que comme elles couvrent essentiellement le fonctionnement et l'entretien, elles sont inférieures aux recettes rapportées par le droit. Les recettes sont donc insuffisantes au cours des deux premières années, et le manque à gagner sera récupéré au cours des trois suivantes.

Le sénateur Banks: Mais une fois que ce droit aura rapporté suffisamment pour couvrir l'investissement initial et un certain degré d'entretien de ce matériel, est-il envisagé de le réduire?

M. Dupont: Il doit servir uniquement à financer le dispositif de sécurité. Si l'on constate à long terme que les frais de fonctionnement de ce dispositif ne justifient pas un droit de 12 \$, on le réduira.

Le président: Monsieur Dupont, comprenez-vous pourquoi votre ministre s'est engagé à revoir ce droit ou cette taxe dans huit mois?

M. Dupont: Notre ministre a clairement affirmé qu'il n'était pas question pour lui que ce droit serve à dégager un surplus pour le Trésor fédéral. Il doit servir uniquement à financer le renforcement de la sécurité. Quand nous avons élaboré le budget en novembre et décembre derniers, il était difficile d'avoir une idée exacte du volume des voyages aériens à l'avenir, et par conséquent des recettes que rapporterait cette nouvelle taxe. C'est un nouveau droit et par conséquent, par définition, on ne sait pas exactement combien il va rapporter.

Sachant qu'il y a une certaine inconnue concernant la base de recettes et la croissance de ces recettes à l'avenir, il est important que le ministre revoie ce droit à l'automne, quand les recettes seront rentrées pendant quelques mois, et qu'il puisse aussi faire une évaluation, un an après le 11 septembre, de la croissance du trafic aérien à laquelle on peut raisonnablement s'attendre. Nous serons donc mieux en mesure à ce moment-là de déterminer s'il faut abaisser ce droit afin qu'aucun excédent ne serve à alimenter le Trésor fédéral.

Le président: C'est une conclusion à souhaiter dévotement, comme on dit.

Honorables sénateurs, je vais passer au vote: les articles 2 à 4 sont-ils adoptés?

Des voix: D'accord.

Des voix: Avec dissidence.

Le président: Adoptés avec dissidence.

I will now put clauses 5 to 11. These clauses enact the Air Travellers Security Charge Act, which comprises clauses 1 to 84. What honourable senators have before them now, for approval or otherwise, is Part 2 of the bill, starting at page 13.

Senator Doody: And ending at?

Senator Kinsella: Page 76.

Senator Doody: I have an amendment, Mr. Chairman, related to Part 2, the air security charges section. In view of the fact that the government seems to have rushed into this and has not given itself a full opportunity to measure various types of possible assessment or revenue raising, whichever way you want to phrase it, perhaps the government could reintroduce this proposed legislation in the fall, after it has had a better opportunity to look into it more deeply so that they can give us more information.

With that in mind, I move:

That Bill C-49 be amended

- (a) on pages 13 to 76, by deleting Part 2;
- (b) by renumbering Parts 3, 4, 5 and 6 as Parts 2, 3, 4 and 5 and any cross-references thereto accordingly; and
- (c) by renumbering clauses 12 to 47 as clauses 5 to 40 and any cross-references thereto accordingly.

The Chairman: I think the nub of the issue is in the first line of the amendment, which is to delete Part 2.

Senator Doody: That is the heart of the matter.

The Chairman: Honourable senators have heard the motion. I should like to have a copy of it.

Senator Cools: We are against the amendment.

Senator Kinsella: With or without reason?

Senator Cools: With good reason, however Senator Doody did not offer many reasons in favour of the amendment.

Senator Kinsella: The witnesses offered reasons.

Senator Cools: The honourable senator has moved essentially to delete Part 2 in its entirety. He has not offered any reasons for each individual clause. I oppose his proposal to delete the entire part and I intend to vote against it. Whatever inadequacies there may be in Part 2 the senator has not been prepared to share with us, even though he is saying that the entire thing is so undesirable that it should be dropped entirely from the proposed legislation.

That places me in a most interesting position where I do not have to examine individual proposals to improve what he thought were the problems.

We have had the ministers appear before us and we have had undertakings from the ministers, especially Mr. McCallum, about the review that will take place in the fall. The amendment moved

Je vais maintenant passer aux articles 5 à 11. Ces articles édictent la Loi sur le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien, qui va de l'article 1 à l'article 84. Ce sur quoi les honorables sénateurs doivent maintenant se prononcer, c'est la partie 2 du projet de loi, qui débute à la page 13.

Le sénateur Doody: Et se termine à la page?

Le sénateur Kinsella: La page 76.

Le sénateur Doody: Monsieur le président, j'ai une proposition d'amendement concernant la partie 2, la partie sur le droit pour la sécurité du transport aérien. Étant donné que le gouvernement semble s'être précipité sans prendre le temps d'évaluer les diverses autres formules d'évaluation ou de perception de recettes, quelle que soit la façon dont on présente les choses, peut-être pourrait-il représenter ce projet de loi à l'automne après avoir pris le temps d'approfondir la question pour être en mesure de nous donner plus de précisions.

Par conséquent, je propose:

Que le projet de loi C-49 soit modifié

- a) aux pages 13 à 76, par suppression de la partie 2;
- b) par le changement de la désignation numérique des parties 3, 4 et 5 et 6 à celle de parties 2, 3, 4 et 5 et par le changement de tous les renvois qui en découlent;
- c) par le changement de la désignation numérique des articles 12 à 47 à celle d'articles 5 à 40 et par le changement de tous les renvois qui en découlent.

Le président: Je pense que l'essence de la question se trouve dans la première ligne de l'amendement, qui vise à supprimer la partie 2.

Le sénateur Doody: C'est le cœur de la question.

Le président: Les honorables sénateurs ont entendu la motion. J'aimerais en avoir un exemplaire.

Le sénateur Cools: Nous sommes contre cet amendement.

Le sénateur Kinsella: Avec ou sans raison?

Le sénateur Cools: Avec de bonnes raisons, et d'ailleurs le sénateur Doody ne nous a pas donné beaucoup de raisons d'être en faveur.

Le sénateur Kinsella: Les témoins en ont donné.

Le sénateur Cools: L'honorable sénateur propose en substance de supprimer la totalité de la partie 2. Il n'a pas donné de justification pour chacun des articles. Je suis contre sa proposition de suppression de toute cette partie et je vais voter contre. S'il y a des imperfections dans cette partie 2, le sénateur ne nous en a pas fait part, même s'il prétend que toute cette partie est tellement déplorable qu'il faudrait la supprimer totalement du projet de loi.

J'ai donc l'insigne avantage de ne pas avoir à examiner les suggestions particulières qu'il aurait pu nous présenter pour améliorer ce qui lui semble poser problème.

Les ministres ont comparu devant nous et ils se sont engagés, en particulier M. McCallum, au sujet de ce réexamen qui aura lieu à l'automne. L'amendement proposé par le sénateur Doody est

by Senator Doody is irresponsible because he is saying that there is nothing worthwhile in the entire part. Senator Doody has not proffered a proposition to reduce the amount to be charged or to alter the charge to accommodate families or different individuals. Senator Doody has just said that he cannot tolerate the thought of a minister making such a proposition. I find that intolerable. I will vote against the amendment.

The Chairman: Are you going to take this lying down, senator?

Senator Doody: No. I said clearly that I wanted to give the minister an opportunity to think this through properly and to reintroduce it in the fall in an amended form, or in this form if he thinks it is appropriate.

I was more swayed by the testimony of the witnesses than by Senator Cools' oratory, although both were impressive. Nevertheless, the reasons that I have given are valid reason, and I stand with them.

Senator Cools: I remain opposed fundamentally. If the senator had moved an amendment to reduce the charge to \$5, I thought it would have been a problem.

Senator Doody: I did not come here to give you a problem, Senator Cools.

Senator Cools: Clearly, the honourable senator, and I have no doubt for good reason, disagrees with the reasoning of the government and the reasoning of the minister. Their reasoning is that air travellers should bear some of this cost.

That is a valid reason. Many opinions have been expressed around the table as to the quantum and the level of the charge. It seems to me that the minister has addressed those concerns ably by proffering that a review would take place.

Having said that, honourable senators, we have no choice but to vote against Senator Doody's amendment.

The Chairman: Are there other comments? If not, I will put the motion.

Senator Doody moves that Bill C-49 be amended on pages 13 to 76 by deleting Part 2, by renumbering Parts 3, 4, 5 and 6 as Parts 2, 3, 4 and 5 and any cross-references there to accordingly, and by renumbering clauses 12 to 47 as clauses 5 to 40 and any cross-references there to accordingly.

Will those honourable senators in favour of the amendment please signify.

Some Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: All those opposed.

Some Hon. Senators: Against.

The Clerk: Four in favour and seven against.

The Chairman: I declare the amendment defeated.

irresponsable puisqu'il dit en substance qu'il n'y a rien de bon dans toute cette partie. Le sénateur Doody n'a pas proposé de réduire le montant du droit ou de modifier cette taxe au profit des familles ou de certains particuliers. Il s'est contenté de dire qu'il ne tolérait pas l'idée que le ministre puisse faire une telle proposition. Je trouve cela personnellement intolérable. Je voterai contre cet amendement.

Le président: Vous allez vous incliner sans rien dire, sénateur?

Le sénateur Doody: Non. J'ai clairement dit que je voulais laisser au ministre le temps de réfléchir soigneusement à cette question pour représenter ce projet de loi à l'automne sous une forme modifiée ou sous cette même forme s'il le juge bon.

J'ai été plus impressionné par le témoignage des témoins que par la tirade du sénateur Cools, même si les deux étaient impressionnantes. Quoi qu'il en soit, les raisons que j'ai présentées sont valables et je m'y tiens.

Le sénateur Cools: Je persiste à m'y opposer fondamentalement. Si le sénateur avait proposé de ramener le droit à 5 \$, je pense que cela aurait été un problème.

Le sénateur Doody: Je ne viens pas ici pour vous poser des problèmes, sénateur Cools.

Le sénateur Cools: De toute évidence, l'honorable sénateur n'est pas d'accord, pour de très bonnes raisons j'en suis certaine, avec le raisonnement du gouvernement et du ministre, qui pensent que les passagers devraient assumer une partie de ce coût.

C'est une opinion valable. Nous avons entendu autour de cette table de nombreux avis sur le montant de ce droit, mais je crois que le ministre a judicieusement répondu à ces objections en annonçant qu'il y aurait un réexamen.

Cela dit, honorables sénateurs, nous n'avons d'autre choix que de voter contre l'amendement du sénateur Doody.

Le président: Y a-t-il d'autres commentaires? Sinon, je vais passer au vote.

Le sénateur Doody propose que le projet de loi C-49 soit modifié aux pages 13 à 76, par suppression de la partie 2, par le changement de la désignation numérique des parties 3, 4, 5 et 6 à celle de parties 2, 3, 4 et 5 et par le changement de tous les renvois qui en découlent, et par le changement de la désignation numérique des articles 12 à 47 à celle d'articles 5 à 40 et par le changement de tous les renvois qui en découlent.

Les honorables sénateurs qui sont en faveur veuillent bien dire oui.

Des voix: D'accord.

Le président: Tous ceux qui sont contre.

Des voix: Contre.

Le greffier: Quatre pour et sept contre.

Le président: Je déclare l'amendement rejeté.

I shall now ask whether this group of clauses will carry. Effectively, we are being asked to approve the entire Part 2 of the bill, starting at page 13 through to 76, clauses 5 to 11 of this omnibus bill. These clause, however, enact the Air Travellers Security Charge Act, which comprises clauses 1 to 84.

I will put the question, and then we can have a discussion or put any questions you may have to the officials on any detail of this part.

Senator Kinsella: Honourable senators, in light of the debate that has just concluded and the support that we seem to be having from the other side, I move that Bill C-49 be amended in clause 11 on page 76 by replacing lines 30 to 33 with the following:

11. This Part comes into force on September 1, 2002.

That is my motion, to which I will speak after you put the question.

Senator Banks: Did we not defeat that?

The Chairman: I do not have a written copy of the motion before me.

Senator Kinsella moves that Bill C-49 be amended —

[Translation]

That Bill C-49 be amended at section 11, page 76, by substituting lines 32 to 36 with the following:

11. This part comes into force on September 1, 2002.

[English]

Senator Kinsella: Honourable senators, the majority has established that the principle of that clause of the bill ought to carry. We respect the majority vote on that. This is not a question of throwing out the principle of that mechanism at all.

We heard witnesses who have raised concerns. The minister has raised the issue of the amount of revenue that will be generated based on the charge of \$12 per section or \$24 for a round trip in a typical case. That was based upon air traffic right after September 11. The minister testified here that air traffic has picked up. They did not expect it to pick up as much as it has, but it has picked up. Therefore, more revenue will be generated than they need, probably.

Second, witnesses have pointed out the issue of principle. That clause has carried. User-pay should be the cornerstone to the law. That is the government's policy now and will be included in the bill.

Witnesses have said to us, indeed in direct response to some questions of my colleague Senator Ferretti Barth, that there are groups in society who ought to have a reduction, for example,

Je vais maintenant vous demander si ce groupe d'articles est adopté. Il s'agit en fait d'approuver la totalité de la partie 2 du projet de loi, de la page 13 à 76, les articles 5 à 11 de ce projet de loi omnibus. Toutefois, ces articles édictent la Loi sur le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien, qui inclut les articles 1 à 84.

Je vais mettre la question aux voix et nous pourrons ensuite avoir un débat durant lequel vous pourrez poser aux hauts fonctionnaires des questions sur les détails de cette partie.

Le sénateur Kinsella: Honorables sénateurs, à la lumière du débat qui vient de se terminer et compte tenu de l'appui que nous semblons obtenir de la part de nos collègues d'en face, je propose que le projet de loi C-49 soit modifié à l'article 11, à la page 26, par substitution aux lignes 32 à 36, de ce qui suit:

11. La présente partie entre en vigueur le 1er septembre 2002.

Voilà ma motion, que je développerai une fois que vous l'aurez mise aux voix.

Le sénateur Banks: Nous n'avons pas déjà rejeté cela?

Le président: Je n'ai pas de copie écrite de cette motion.

Le sénateur Kinsella propose que le projet de loi C-49 soit modifié...

[Français]

Que le projet de loi C-49 soit modifié à l'article 11, à la page 76, par substitution aux lignes 32 à 36 de ce qui suit:

11. La présente partie entre en vigueur le 1^{er} septembre 2002.

[Traduction]

Le sénateur Kinsella: Honorable sénateurs, la majorité a décidé que le principe de cet article du projet de loi devait être adopté. Nous respectons la décision de la majorité. Il ne s'agit pas de rejeter le principe de ce mécanisme.

Nous avons entendu des témoins exprimer certaines inquiétudes. Le ministre a parlé du montant des recettes que rapportera cette taxe de 12 \$ par tronçon ou 24 \$ par aller-retour normal. Cette estimation se fondait sur le trafic aérien juste après le 11 septembre. Or, le ministre nous a dit ici que le trafic avait repris. On ne s'attendait pas à ce qu'il reprenne autant, mais il a bien repris. Par conséquent, les recettes seront probablement supérieures à ce qui est nécessaire.

Deuxièmement, les témoins ont mentionné la question du principe. Cet article a été adopté. La loi doit reposer sur le principe du paiement par les utilisateurs. C'est désormais la politique du gouvernement qui va être formulée dans le projet de loi.

Toutefois, certains témoins nous ont dit, en réponse à des questions de ma collègue le sénateur Ferretti Barth, que certains groupes dans notre société, par exemple les personnes âgées,

senior citizens. That makes sense because that is the practice on the selling of tickets in the airline industry. That principle is not foreign to the airline industry.

It seems that if the government had some time, knowing that we would have this system, it could make a number of these corrections and come back in the fall with a bill that would stand the test of time.

This is the argument that Senator Cools seemed to be inviting. We advance that argument at her behest and present it to honourable senators in this amendment. Unless these committees are a charade and we do not listen to witnesses, which I hope is not the case, I would hope that my colleagues opposite would take a hard look at this one.

The minister would lose nothing. This is a question of time. Time has a way of allowing people to get things right. If we should get anything right, we should get the safety of the airline system in Canada right.

Senator Banks: I agree that we should get it right. However, as we have heard this morning, it is likely, if not certain, that once the initial heavy costs of what has to be done are paid, it is possible, and I believe likely, if not certain, that these fees will be reduced.

We have heard, too, that the concept that is in place, as tough as it is, is biting a bullet now. Given the fact that a reduction in the fee might follow, the idea is to front-load the recovery of the cost, which we are doing. We will front-load the recovery of the cost whenever this comes into place.

The Government of Canada has been spending money on fixing these problems, for all intents and purposes, since September 12 of last year. It is entirely appropriate that we should start getting some of that cost back now, on the understanding, which we have, that once those capital costs and reasonable maintenance is recovered we can anticipate a reduction in the fee. For that reason, I believe the bill ought to come into place now.

Senator Cools: I should like to say that I oppose Senator Kinsella's amendment, and I shall be voting against it. Senator Kinsella's amendment does an interesting thing. It purports to bring the bill into effect, but it delays the date that the bill would come into force. Clause 11 reads as follows:

This Part comes into force on the day on which it receives royal assent or is deemed to have come into force on April 1, 2002, whichever is the earlier.

I should just like to say that I oppose Senator Kinsella's proposition in principle. It would be nothing short of sinful to pass a bill, give it Royal Assent, and then not let it come into force until a later date.

Honourable senators, I caution to remind us that this bill, as large as it is and as involved as it is and as complicated as it is, is a part of the Government of Canada's major initiatives following the events of September 11. It represents a part of a very

devraient pouvoir bénéficier d'une réduction. C'est logique, puisque les compagnies aériennes le font déjà quand elles vendent des billets. C'est un principe qu'elles connaissent bien.

Je pense que si le gouvernement prenait son temps, sachant que nous allons avoir ce système, il pourrait rectifier le tir et revenir à l'automne nous présenter un projet de loi qui tiendrait la route.

C'est l'argumentation que semble suggérer le sénateur Cools. Nous présentons cet argument conformément à sa volonté et nous le soumettons aux honorables sénateurs. À moins que ces comités ne soient une vaste fumisterie et que nous ne souhaitions pas écouter des témoins, ce qui n'est pas le cas, je l'espère, je pense que mes collègues d'en face réfléchiront sérieusement à cette proposition.

Le ministre n'y perdrait rien. C'est une simple question de temps. Le temps a le don d'arranger les choses. Et s'il y a quelque chose qu'il faut arranger, c'est bien la sécurité du transport aérien au Canada.

Le sénateur Banks: Je suis d'accord. Toutefois, comme on nous l'a dit ce matin, il est probable, sinon certain, qu'une fois que les lourds investissements initiaux auront été payés, ces droits seront peut-être, et même probablement, sinon certainement réduits.

On nous a dit aussi que le système actuel est en sérieuse difficulté. Il s'agit simplement de concentrer au début le recouvrement des coûts, ce que nous faisons, en sachant que le droit pourra diminuer ensuite. Dès que ce projet de loi entrera en vigueur, nous concentrerons la récupération des coûts sur la période initiale.

Le gouvernement du Canada dépense de l'argent pour régler ces problèmes depuis le 12 septembre dernier. Il est parfaitement normal de commencer maintenant à récupérer une partie de ces dépenses, étant bien entendu qu'une fois que ces investissements et les frais raisonnables d'entretien seront amortis, nous pourrons espérer une diminution du droit. Voilà pourquoi j'estime que le projet de loi devrait être adopté maintenant.

Le sénateur Cools: Je dois dire que je suis hostile à l'amendement du sénateur Kinsella et que je voterai contre. Cet amendement a un effet intéressant. Il viserait à faire entrer en vigueur le projet de loi, mais en retardant sa date d'entrée en vigueur. Or, l'article 11 se lit comme suit:

La présente partie entre en vigueur à la date de sanction de la présente loi ou est réputée être entrée en vigueur le 1er avril 2002, la date qui est antérieure à l'autre étant à retenir.

Je tiens simplement à dire que je suis par principe opposée à la proposition du sénateur Kinsella. Ce serait un véritable péché d'adopter un projet de loi et de lui donner la sanction royale mais de reporter son entrée en vigueur à une date ultérieure.

Honorables sénateurs, je vous rappelle que ce projet de loi, si important et complexe qu'il soit, s'inscrit dans le cadre des vastes initiatives prises par le gouvernement du Canada à la suite des événements du 11 septembre. C'est un élément d'une gigantesque

enormous, expensive and involved initiative in the business of guaranteeing air security in this nation and security in general. To the extent that this is such a major initiative, it would be quite a slap in the face, quite frankly, to the government if we were to pass and approve this particular proposition of Senator Kinsella.

We all here sitting at this table know very well that the government is under a severe and tight deadline with this bill and that the government has been targeting April 1 as the major date to operationalize many of the initiatives contained in Bill C-49. In addition, the bill is entitled "An Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on December 10, 2001." It also represents major initiatives of the government. To that extent, honourable senators, I support the government in this matter. I oppose Senator Kinsella's motion.

This is a major bill. This is no laughing matter. Many people have seen flaws in the bill, but we must exist in the situation in which we are at present, which is to allow the bill to go through, pass the bill and then await the reviews in September.

I was in the United States of America during the events of September 11. I was stranded for five days. I could not get out. I do not think that we are exaggerating when we say that those events have changed the airline industry and security in this country forever. I do not think we are exaggerating that at all.

Honourable senators, in honour of many of the individuals who have put together this bill, working with what they had, quite frankly, there was no time to test some of the propositions contained in this bill. We have not faced these situations before. We have not faced these conditions before. To the extent that the government has responded as quickly as it has and has been able to respond in a rational and well-organized fashion, I support the government, honourable senators.

Senator Kinsella: Honourable senators, this amendment is only dealing with one part of this bill. We have been quite supportive of all of the other sections. In particular, I am very enthused about the Africa fund section.

I believe, and I am supported in the belief by many of the witnesses whom we have heard here, that the government did not get this quite right yet. By the minister's own testimony, they still need to do some tinkering with it. This amendment proposes that we give the government the time before this part would come into force. The other parts all come into force as provided for in the bill. However, we would give the government a few more months to get this part right.

An area I hope they would look at very carefully over the next couple of months is to build on what Senator Banks has said in terms of the front-end capital investments. Two or three of the witnesses have made the suggestion to us that taking an amortization approach to it makes an awful lot of sense because that money can become available. Apart from the

initiative extrêmement coûteuse et complexe visant à garantir la sécurité aérienne et la sécurité en général de nos concitoyens. Compte tenu de l'ampleur de cette initiative, nous insulterions le gouvernement si nous adoptions et nous approuvions cette proposition du sénateur Kinsella.

Nous savons tous très bien que le gouvernement doit respecter un délai très strict pour ce projet de loi et que c'est la date du 1er avril qui a été fixée pour concrétiser bon nombre des initiatives contenues dans le projet de loi C-49. De plus, le projet de loi s'intitule «Loi portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 10 décembre 2001». Il représente aussi d'importantes initiatives du gouvernement. C'est pourquoi, honorables sénateurs, j'appuie le gouvernement sur ce point. Je m'oppose à la motion du sénateur Kinsella.

Ce projet de loi est important. Il ne faut pas le prendre à la légère. Beaucoup trouvent qu'il a des lacunes mais nous devons nous adapter à la situation actuelle, c'est-à-dire autoriser l'adoption du projet de loi et attendre ensuite les examens du mois de septembre.

J'étais aux États-Unis lors des événements du 11 septembre. J'ai été bloquée là-bas pendant cinq jours. Je ne pouvais pas quitter le pays. Je ne crois pas que nous exagérons en disant que ces événements ont changé l'industrie et la sécurité aériennes à jamais. Ce n'est pas exagéré du tout.

Honorables sénateurs, je dois dire par déférence aux nombreuses personnes qui ont préparé ce projet de loi qu'en travaillant avec les ressources dont elles disposaient, très franchement, il était impossible de trouver le temps nécessaire pour mettre à l'essai certaines des dispositions contenues dans ce projet de loi. Nous ne nous étions jamais trouvés dans ce genre de situation auparavant. Nous n'avions jamais connu ces circonstances. Dans la mesure où le gouvernement a réagi aussi rapidement qu'il l'a fait et a pu le faire de façon rationnelle et organisée, je l'appuie, honorables sénateurs.

Le sénateur Kinsella: Honorable sénateurs, cet amendement ne porte que sur une partie du projet de loi. Nous avons donné notre appui à tous les autres articles. Je suis particulièrement satisfait de la partie concernant le fonds pour l'Afrique.

Je crois, et beaucoup des témoins que nous avons entendus ici sont de cet avis, que le gouvernement n'a pas encore tout à fait trouvé la formule. Le ministre l'a dit lui-même dans son témoignage, il faut encore faire quelques petites mises au point. Cet amendement propose de donner au gouvernement le temps voulu avant que cette partie n'entre en vigueur. Les autres parties vont entrer en vigueur comme le prévoit le projet de loi. Cependant, nous donnerions au gouvernement quelques mois de plus pour rectifier cette partie-ci.

J'espère qu'au cours des prochains mois, on étudiera sérieusement la possibilité de travailler sur ce qu'a dit le sénateur Banks à propos des immobilisations initiales. Deux ou trois témoins nous ont dit qu'il serait en fait très logique d'adopter une formule d'amortissement parce qu'on pourrait trouver cet argent plus tard. Sans parler d'une augmentation des voyages

increase in air travel, which should cause the charge to be reduced, if the capital investment is amortized over the life of the capital equipment that will be purchased, that charge could be brought down to maybe \$2 or \$3.

I spent time as a deputy minister in this town. I know about pressure, particularly where there has been a reduction over the years in the number of public servants. I agree with my colleague Senator Cools that they do good work. They have been assiduous and have been under the gun, as all countries have been under the gun to respond to the tragedies of last September. We are going through a little bit of a lull and a cooling-off period. A few more months on this part would afford the opportunity to look at these issues and, as I say, to get it right.

I do not think we are that far apart in terms of the principles here. It would be a shame if we did not take the opportunity to say that we are approving 90 per cent of the bill, we are approving the principle for the airports' security enhancement, but we just want to give you the time to do the tinkering that you have said you will do. It would make eminent public-administration sense to do it that way.

Senator Cools: One last point to Senator Kinsella's proposition in this motion is that Part 2 of the bill, which is the subject of this motion and debate, is very much related to Part 1 of the bill, which is the proposed Air Transport Security Authority Act. Honourable senators, Part 1 of the bill cannot go into operation without Part 2. Part 2 is critical to the existence of the authority. I hinted at that when I said that the government had targeted April 1 as the operational date. I thought I should spell that out more fully for members.

Quite frankly, honourable senators, Part 1 cannot go ahead without Part 2. It is a total bill. Bill C-49 is divided into many parts, but in these aspects, it is one integrated initiative. One part cannot go forward without the other.

The Chairman: Apropos something Senator Cools said earlier, let me ask one of the officials to volunteer to state the position of the government on the following matter: In order to begin collecting this charge on April 1, does Royal Assent have to have been given to this bill?

Mr. Dupont: Without question, senator, the air carriers who will have the liability for the collection of the charge will certainly expect to have the certainty of the law to impose the charge on their clients, to collect the charge and to remit it to the Government of Canada. Yes, it is fundamental to the operation of the charge on April 1 that it receive Royal Assent before that date.

The Chairman: Would that be your advice to the carriers? If the bill does not receive Royal Assent before April 1, you will not expect the carriers to collect the charge; is that correct?

aériens qui entraînerait une réduction du droit, si l'investissement en capital était amorti sur toute la vie des biens d'équipement achetés, le droit pourrait être ramené à peut-être 2 \$ ou 3 \$.

J'ai passé un certain temps dans cette ville comme sous-ministre. Je sais à quel point la pression peut être intense, surtout là où il y a eu une réduction des effectifs de fonctionnaires pendant des années. Je suis d'accord avec ma collègue le sénateur Cools pour dire qu'ils font un bon travail. Ils ont été assidus et ont travaillé dans un climat de tension extrême, comme dans les autres pays, pour répondre aux tragédies de septembre dernier. Nous avons maintenant une petite accalmie et une période de réflexion. Quelques mois de plus permettraient d'examiner ces questions et, comme je l'ai dit, de trouver le parfait réglage.

Je ne pense pas que nous soyons si éloignés sur le plan des principes. Ce serait dommage de ne pas profiter de cette occasion pour dire que nous approuvons le projet de loi à 90 p. 100, que nous approuvons le principe du renforcement de la sécurité aéroportuaire, mais que nous voulons simplement vous donner le temps d'apporter les rectificatifs que vous avez dit vouloir apporter. Ce serait éminemment logique du point de vue de l'administration publique.

Le sénateur Cools: Une dernière remarque à propos de la proposition du sénateur Kinsella dans cette motion: la partie 2 du projet de loi, qui fait l'objet de cette motion et de ce débat, est étroitement liée à la partie 1, qui est la loi proposée sur l'administration de la sûreté du transport aérien. Honorable sénateurs, la partie 1 du projet de loi ne peut pas entrer en vigueur sans la partie 2. Celle-ci est essentielle pour que l'administration puisse exister. J'ai fait allusion à cela lorsque j'ai dit que le gouvernement avait fixé la date du 1^{er} avril comme date opérationnelle. Je pense que je devrais donner plus d'explication aux membres du comité.

Très franchement, honorable sénateurs, la partie 1 ne peut être mise en place sans la partie 2. Ce projet de loi constitue un ensemble. Il est divisé en de nombreuses parties, mais de ce point de vue-là, c'est une initiative intégrée. Il est impossible de mettre une partie en oeuvre sans l'autre.

Le président: À propos de ce qu'a dit le sénateur Cools tout à l'heure, je voudrais demander à l'un des fonctionnaires de se porter volontaire pour énoncer la position du gouvernement sur le sujet suivant: pour que l'on puisse commencer à percevoir ce droit le 1^{er} avril, faut-il que le projet de loi ait reçu la sanction royale?

M. Dupont: Dans la mesure où ce sont les transporteurs aériens qui seront responsables de percevoir ce droit, ils voudront certainement pouvoir s'appuyer sur la loi pour imposer ce paiement à leurs clients, percevoir l'argent et le remettre au gouvernement du Canada. Oui, si l'on veut percevoir le droit le 1^{er} avril, il est essentiel que le projet de loi ait reçu la sanction royale avant cette date.

Le président: Est-ce que c'est conseil que vous donneriez aux transporteurs? Si le projet de loi ne reçoit pas la sanction royale avant le 1^{er} avril, vous ne vous attendez pas à ce que les transporteurs perçoivent le droit; est-ce exact?

Mr. Dupont: We would need to assess at that time the legalities of the situation, but the budget plan certainly anticipates and counts on the revenue flowing as of April 1. The government would have to take that into consideration in developing a response.

Senator Banks: My question is exactly on the chairman's point. The bill says that it will come into force upon Royal Assent or be deemed to have come into force on April 1, whichever occurs first. That would cause me to think that in some retroactive way, notwithstanding when Royal Assent might be given, if it is passed by Parliament the government will regard this bill as having come into effect on April 1. Am I misreading that?

Mr. Dupont: Your reading is perfectly accurate. I was commenting that the air carriers would expect Parliament to have spoken definitively in order to be fully comfortable in levying the charge, explaining it to their customers and remitting the amounts of money to the Government of Canada.

Senator Banks: This is an academic argument. The effect of the bill is in respect of the collection of charges by airlines, assuming that Parliament passes the bill on April 1, regardless of whether Royal Assent has taken place. Is that correct?

Mr. Dupont: The legislation, once adopted, provides that the liability starts on April 1 to collect and remit the charge. The legality is clear as of April 1, once the bill is passed. I am saying that in order to ensure that there is clarity and certainty for the carriers they would certainly expect there would be a definitive word from Parliament before being fully comfortable with the operation of the charge.

The Chairman: What would happen if Senator Kinsella's amendment passed?

Mr. Dupont: Perhaps I can ask the senator who has put the motion, in order to understand what is anticipated with the amendment, whether the charge would not apply as of April 1 or would apply as of April 1?

Senator Kinsella: It could be either.

The Chairman: The senator's motion is to substitute lines 30 to 33 of clause 11 with the following:

11. This Part comes into force on September 1, 2002.

It would just change it and that would certainly clear up any question.

Senator Taylor: I should like to ask the officials about the situation of purchasing a ticket in Los Angeles to go to Calgary, and changing planes in Vancouver. You can change planes in Vancouver without passing through security, but if you change in Toronto, because of the different terminals, you have to pass through security again. In such a situation, do you have to pay the \$24 fee?

M. Dupont: Il faudrait évaluer les aspects légaux de la situation à ce moment-là, mais du point de vue du budget, ces revenus doivent commencer à être perçus le 1^{er} avril. Le gouvernement devrait en tenir compte dans sa réponse.

Le sénateur Banks: Ma question porte exactement sur le commentaire du président. Selon le texte, le projet de loi doit entrer en vigueur lors de la sanction royale ou être considéré comme entrant en vigueur le 1^{er} avril, la date qui est antérieure étant à retenir. Cela me fait penser que, rétroactivement, quel que soit le moment où la sanction royale serait donnée, si le projet de loi est adopté par le Parlement, le gouvernement considérera que ce projet de loi est entré en vigueur le 1^{er} avril. Ai-je bien compris?

M. Dupont: Vous avez parfaitement compris. Je disais que les transporteurs aériens voudraient que le Parlement se soit prononcé clairement pour se sentir tout à fait habilités à percevoir le droit, à l'expliquer à leurs clients et à remettre les fonds recueillis au gouvernement canadien.

Le sénateur Banks: C'est un argument théorique. Le projet de loi a pour effet de faire percevoir les droits par les transporteurs aériens, en supposant que le Parlement adopte le projet de loi le 1^{er} avril, que la sanction royale ait été donnée ou pas. Est-ce exact?

M. Dupont: Une fois adoptée, la loi prévoit que c'est à partir du 1^{er} avril que l'on doit percevoir les droits et remettre l'argent. Légalement, c'est clair à partir du 1^{er} avril, une fois que le projet de loi sera adopté. Mais les transporteurs ne se sentiront tout à fait à l'aise et sûrs d'eux pour percevoir ces sommes que lorsque le Parlement se sera prononcé de façon claire.

Le président: Que se passerait-il si l'amendement du sénateur Kinsella était adopté?

M. Dupont: Afin de mieux comprendre l'objectif de la modification, je voudrais demander au sénateur qui a présenté la motion si le droit s'appliquerait ou pas à compter du 1^{er} avril?

Le sénateur Kinsella: Ce pourrait être l'un ou l'autre.

Le président: La motion du sénateur vise à substituer aux lignes 32 à 36 ce qui suit:

11. La présente partie entre en vigueur le 1^{er} septembre 2002.

Ce serait le seul changement et ça éclaircirait toutes les questions.

Le sénateur Taylor: Je voudrais poser une question aux fonctionnaires à propos d'un cas où l'on achète un billet à Los Angeles pour aller à Calgary, avec une correspondance à Vancouver. On peut changer d'avion à Vancouver sans passer par la sécurité, mais si l'on change à Toronto, étant donné qu'il y a plusieurs terminaux, il faut repasser la sécurité. Dans ce cas-là, faut-il payer les 24 \$?

Ms Marlène Legare, Acting Director, Sales Tax Division, Tax Policy Branch, Department of Finance: Senator, I need clarification on your question. In the situation you describe, is the traveller returning or is this one-way travel?

Senator Taylor: The traveller could be returning, but my question concerns the \$12 charge each way. A person embarking in the U.S. and landing in Calgary does not pay the Canadian tax. However, if the individual changes planes in Vancouver to continue to Calgary, he or she does not have to pass through security; the individual was in bond coming from the U.S. What happens in that situation?

Ms Legare: The charge is not a function of where you go through security, as you know.

If we are talking about a one-way ticket coming into Canada purchased by a Canadian resident outside the country, the individual would pay on the travel where there was an embarkation in Canada.

Senator Taylor: How would the charge be collected? Will the airport authority have someone collect the \$12 between gates?

Ms Legare: The charge applies at the time of the sale of the ticket.

Senator Taylor: Do you mean in Los Angeles?

Ms Legare: That is right.

Senator Taylor: They do not even know Canada exists. I cannot imagine them collecting a fee from Canadians.

Ms Legare: I am assuming that the example is that the travel agent outside the country is selling the ticket as agent on behalf of the Canadian carrier.

Senator Taylor: No, I would be travelling partway on United Airlines, which is part of the Star Alliance Group. However, United does not fly to Calgary from Vancouver. Air Canada does.

I think you gave me your answer when you did not know.

Ms Legare: The airline that is used to transport the passenger within Canada would still be within our realm of designated carriers responsible for collecting the charge and are responsible for having that charge collected through their agent at the time of the sale of the ticket, regardless of whether that sale occurs inside or outside of Canada.

Senator Taylor: I see. Well good luck.

The Chairman: Honourable senators, it is moved by Senator Kinsella that Bill C-49 be amended in clause 11, on page 76, by replacing lines 30 to 33 in the English version, and 32 and 36 in the French version, with the following:

11. This Part comes into force on September 1, 2002.

Is it your pleasure, honourable senators, to adopt the motion?

Mme Marlène Legare, directrice intérimaire, Division de la taxe de vente, Direction générale de la politique fiscale, ministère des Finances: Sénateur, je voudrais une précision sur votre question. Dans la situation que vous décrivez, le voyageur revient-il ou est-ce un voyage aller seulement?

Le sénateur Taylor: Le voyageur pourrait revenir, mais ma question porte sur le droit de 12 \$ qui est perçu dans chaque sens. Une personne qui embarque aux États-Unis et atterrit à Calgary ne paie pas la taxe canadienne. Mais si quelqu'un change d'avion à Vancouver pour continuer sur Calgary, il n'est pas nécessaire de passer par la sécurité; la personne est en transit en provenance des États-Unis. Que se passe-t-il dans ce cas-là?

Mme Legare: Le paiement ne dépend pas du fait que l'on passe la sécurité, comme vous le savez.

S'il s'agit d'un billet aller vers le Canada acheté par un résident canadien à l'étranger, la personne paierait le droit pour le voyage où l'embarquement s'est fait au Canada.

Le sénateur Taylor: Comment le droit serait-il perçu? L'administration aéroportuaire aurait-elle quelqu'un en place pour percevoir les 12 \$ entre les portes?

Mme Legare: Le droit est payable au moment de la vente du billet.

Le sénateur Taylor: Vous voulez dire à Los Angeles?

Mme Legare: C'est exact.

Le sénateur Taylor: Ils ne savent même pas que le Canada existe. Je ne vois pas comment ils pourraient faire payer un droit aux Canadiens.

Mme Legare: Je suppose que dans l'exemple, l'agent de voyages à l'étranger vend le billet en tant qu'agent représentant le transporteur canadien.

Le sénateur Taylor: Non, je voyagerais en partie sur United Airlines, qui fait partie du Groupe Star Alliance. Cependant, United ne va pas à Calgary de Vancouver, mais Air Canada si.

Je pense que vous m'avez donné votre réponse lorsque vous ne saviez pas.

Mme Legare: La compagnie utilisée pour transporter le passager au Canada ferait toujours partie des transporteurs désignés responsables de percevoir le droit et responsables de le faire percevoir par leur agent au moment de la vente du billet, que la vente se fasse au Canada ou à l'étranger.

Le sénateur Taylor: Je vois. Eh bien, bonne chance.

Le président: Honorables sénateurs, il est proposé par le sénateur Kinsella que le projet de loi C-49 soit modifié à l'article 11, à la page 76, par substitution aux lignes 32 à 36, de ce qui suit:

11. La présente partie entre en vigueur le 1^{er} septembre 2002.

Plaît-il aux honorables sénateurs d'adopter la motion?

Some Hon. Senators: Agreed.

Some Hon. Senators: No.

The Chairman: All those in favour, please raise your right hands.

The Chairman: Four in favour.

All those opposed, please raise your hands.

The Clerk: Seven.

The Chairman: I declare the amendment defeated.

Honourable senators, shall clauses 5 to 11 carry? These clauses enact the Air Travellers Security Charge Act, which comprises clauses 1 to 84, which is page 13 to 76, Part 2.

Do you have any questions to put to the officials on this matter?

Senator Kinsella: Would the officials tell the members of this committee who will have liability if during the security clearance process a passenger is injured? Who would the passenger sue? Would the individual sue the new security authority, the Department of Transport, the local airport authority or the company that has the contract to do the screening? Supposing, for example, that someone has turned the radiation up too high in the metal detector tunnel through which passengers walk, and it is demonstrable that someone has been radiated. Who does the individual sue? Who has liability if this bill passes?

Mr. Elliott: To answer the first question the honourable senator asked, in my experience, everyone would get sued.

With respect to liability, it would very much depend on the facts, but the mandate of the authority includes responsibility for the acquisition and deployment of screening equipment. If that were carried out in a negligent manner, the authority would be liable, and as the authority is an agent of Her Majesty, Her Majesty in right of Canada would be liable.

Senator Kinsella: There is a transfer of liability. Today if it happens, it would be the operator of the security equipment. I am trying to understand. Will there be a shift in liability from the situation as we know it today to the regime that will be new should this bill be enacted?

Mr. Elliott: If I understand the honourable senator's question, yes, there is to be a shift in liability. Screening today is the responsibility of air carriers, and that screening is carried out on behalf of the carriers, so in the honourable senator's example, the liability today in normal circumstances would rest with carriers.

I would note that the issue of liability and the lack of availability of liability insurance in the events of September 11 has caused the government to take decisions to provide protection to

Des voix: D'accord.

Des voix: Non.

Le président: Que tous ceux qui sont pour veuillent bien lever la main.

Le président: Quatre voix pour.

Que tous ceux qui sont contre veuillent bien lever la main.

Le greffier: Sept.

Le président: Je déclare l'amendement rejeté.

Honorables sénateurs, les articles 5 à 11 sont-ils adoptés? Ces articles édictent la Loi sur le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien, qui inclut les articles 1 à 84, de la page 13 à la page 76, partie 2.

Avez-vous des questions à poser aux hauts fonctionnaires à ce sujet?

Le sénateur Kinsella: Ces hauts fonctionnaires pourraient-ils expliquer aux membres du comité qui sera responsable si un passager est blessé durant les opérations de contrôle? Contre qui se retournerait ce voyageur? Est-ce que ce serait contre la nouvelle administration, contre le ministère des Transports, contre l'autorité aéroportuaire locale ou contre la société qui aurait le contrat de contrôle? Imaginons par exemple que quelqu'un règle le détecteur de métal de la porte par laquelle doivent passer les voyageurs à une puissance trop élevée et qu'on puisse montrer que quelqu'un a été irradié. Contre qui cette personne se retournerait-elle? Qui est responsable si ce projet de loi est adopté?

M. Elliott: Pour répondre à la première question de l'honorable sénateur, d'après mon expérience, c'est tout le monde qui serait poursuivi.

En ce qui concerne la responsabilité, cela dépendrait des faits, mais le mandat de la nouvelle administration inclut la responsabilité de l'acquisition et de la mise en place du matériel de contrôle. En cas de négligence dans l'utilisation du matériel, c'est l'administration qui serait responsable et comme il s'agit d'un agent de Sa Majesté, c'est Sa Majesté du droit du Canada qui serait responsable.

Le sénateur Kinsella: Il y a donc un transfert de responsabilité. Si ce genre de chose arrive aujourd'hui, c'est l'opérateur du matériel de sécurité qui est responsable. J'essaie de comprendre. Va-t-on déplacer la responsabilité avec la mise en place de ce régime si le projet de loi est adopté?

M. Elliott: Si je comprends bien la question de l'honorable sénateur, oui, la responsabilité sera déplacée. Actuellement, ce sont les transporteurs aériens qui sont responsables des contrôles de sécurité, et ce sont eux qui les font effectuer; par conséquent, pour reprendre l'exemple de l'honorable sénateur, actuellement, dans des circonstances normales ce sont les transporteurs qui seraient responsables.

Je précise ici à ce sujet qu'en raison de l'absence d'assurance-responsabilité dans le cas des événements du 11 septembre, le gouvernement a décidé d'assumer à titre temporaire la protection

those involved in the air transportation industry on a temporary basis because of the cancellation of previously existing policies of insurance.

The Chairman: Colleagues, I will now put the question to you. Shall clauses 5 to 11 carry?

Some Hon. Senators: No.

Some Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: On division.

I draw your attention to clauses 12 to 19, which amend the Employment Insurance Act and make related amendments. Before you for your approval or otherwise is Part 3 of the bill, pages 76 to 81.

Are there any amendments, may I ask, to this part?

Hearing none, I will then ask you if you have any questions to put to anyone. I presume the officials from the Department of Finance have some knowledge of these amendments.

Mr. Dupont: We have officials from Human Resources Development, and as we go through the other clauses, we have individuals able to speak to each one.

The Chairman: Thank you, Mr. Dupont. Are there any questions, colleagues? Hearing none, I will therefore put the question to you. Shall clauses 12 to 19 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

I invite your attention to Part 4 of the bill, pages 82 to 109. The clauses in question are clauses 20 to 44, which amend the Income Tax Act. Are there any amendments to be proposed to Part 4?

Mr. Dupont: We have Mr. Gérard Lalonde with us.

Senator Banks: There is a provision in this part of the bill that will allow an automobile mechanic apprentice — I think that is the word used — a deduction for certain of his tools. Is that catching that person up to the rest of the labour force who are able to deduct tools of their trade, or is this putting him out in front of the pack? The analogy has to do with tools of the trade as they apply, for example, to a symphony musician whose tool is likely to cost \$65,000 or \$80,000? Would the musical instrument be deductible? Is the auto mechanic apprentice joining others, and is this taking him where he ought to have been before, or is this a special case?

Mr. Gérard Lalonde, Senior Chief, Tax Legislation Division, Department of Finance: As is often the case with questions involving income tax, the answer is a more complicated than just a yes or no. There is an existing provision allowing musicians to claim capital cost allowance in respect of their musical instruments.

temporaire des membres de l'industrie du transport aérien parce que les polices d'assurance antérieures avaient été annulées.

Le président: Chers collègues, nous allons passer au vote. Les articles 5 à 11 sont-ils adoptés?

Des voix: Non.

Des voix: D'accord.

Le président: Avec dissidence.

J'attire votre attention sur les articles 12 à 19, qui modifient la Loi sur l'assurance-emploi et énoncent des amendements connexes. Les articles sur lesquels vous devez vous prononcer sont ceux de la partie 3 du projet de loi, des pages 76 à 81.

Tout d'abord, y a-t-il des propositions d'amendement pour cette partie?

Puisqu'il n'y en a pas, je vais vous demander si vous avez des questions à poser. J'imagine que les hauts fonctionnaires du ministère des Finances sont au courant de ces amendements.

M. Dupont: Nous avons ici des hauts fonctionnaires du ministère du Développement des ressources humaines qui pourront vous donner des explications sur chacun de ces articles.

Le président: Merci, monsieur Dupont. Chers collègues, avez-vous des questions? Puisqu'il n'y en a pas, nous allons passer au vote. Les articles 12 à 19 sont-ils adoptés?

Des voix: D'accord.

Le président: Adoptés.

J'attire maintenant votre attention sur la partie 4 du projet de loi, des pages 82 à 109. Les articles en question sont les articles 20 à 44, qui modifient la Loi de l'impôt sur le revenu. Y a-t-il des amendements à proposer pour cet article 4?

M. Dupont: Nous sommes accompagnés de M. Gérard Lalonde.

Le sénateur Banks: Il y a une disposition dans cette partie du projet de loi qui autoriserait un apprenti mécanicien — je crois que c'est le terme qui figure dans le texte — à déduire un certain montant pour ses outils. Est-ce que c'est une mesure de rattrapage qui permettrait à ces apprentis d'avoir le même genre de déduction que les autres travailleurs qui utilisent des outils pour leur profession, ou est-ce que cela leur donnerait un avantage? On peut comparer leur cas par exemple à celui des musiciens d'orchestre symphonique dont les instruments peuvent coûter 65 000 \$ ou 80 000 \$. Ces instruments de musique sont-ils déductibles? Est-ce qu'on permet aux apprentis mécaniciens d'accéder au niveau auquel ils auraient dû être auparavant, ou s'agit-il d'un cas particulier?

M. Gérard Lalonde, chef principal, Division de la législation de l'impôt, ministère des Finances: Comme c'est souvent le cas dans les questions d'impôt, on ne peut pas simplement répondre par oui ou par non. Il existe une disposition qui permet aux musiciens de réclamer une réduction pour l'amortissement de leurs instruments de musique.

That is unusual in the case of employees. There is a very restricted number of items that employees can claim capital cost allowance on, such as musical instruments for musicians and automobiles and aircraft that are supplied by an employee in the course of his or her employment duties.

This particular amendment for apprentices' mechanics tools is designed to recognize, in part, the educational nature of this particular policy, which is to provide some assistance for those employees who are in that part of their career where they are learning their trade as opposed to the later part of the career when they are licensed to carry on a business or to be employed as an automobile mechanic.

The second feature that this amendment recognizes is that, in the case of apprentice mechanics, the cost of the tools they are required to acquire to participate in their apprenticeship is often quite high in relation to their apprenticeship income.

Senator Banks: This is a little different from a capital cost allowance as it applies to a violin; is it not?

Mr. Lalonde: It is different in that it is provided as a deduction in computing income, and it is subject to a threshold, that being the greater of \$1,000 and 5 per cent of one's employment income.

Senator Banks: Are there other similar trades and crafts to which this kind of putative tax exemption applies?

Mr. Lalonde: No.

Senator Banks: Therefore automobile mechanics as apprentices would be a peculiar circumstance, if not unique?

Mr. Lalonde: That is correct. This measure was proposed because the particular industry brought to our attention that, in the case of apprentice automobile mechanics, the cost of the tools they are required to acquire in the context of the educational portion of their training is very high in relation to the income they get as an apprentice motor vehicle mechanic.

The Chairman: Are there other questions relating to the amendments to the Income Tax Act in Part 4 of the bill? Hearing none, I will put the question to you.

This relates to Part 4, pages 82 to 109 inclusive. Shall clauses 20 to 44 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

I now draw to your attention Part 5 of the bill, which enacts the Canada Fund for Africa Act. Honourable senators, shall clauses 45 and 46 carry?

Is there someone here to deal with the Canada Fund for Africa?

Il s'agit ici d'un cas inhabituel. On parle d'un très petit nombre d'articles pour lesquels les employés peuvent réclamer une déduction pour amortissement, par exemple des instruments de musique pour les musiciens ou des automobiles ou des aéronefs fournis par l'employé dans le cadre de ses fonctions.

Cet amendement concernant les outils utilisés par les apprentis mécaniciens vise en partie à exprimer la nature éducative de cette politique, qui a pour objet d'aider les employés en phase d'apprentissage de leur métier par opposition à ceux qui, plus loin dans leur carrière, ont une licence pour exploiter une entreprise ou être employés comme mécaniciens automobiles.

Le deuxième élément dont on tient compte dans cet amendement, c'est le fait que, dans le cas des apprentis mécaniciens, le coût des outils nécessaires pour la phase d'apprentissage est souvent très élevé comparativement aux revenus que perçoivent ces apprentis.

Le sénateur Banks: Mais ce n'est tout de même pas vraiment la même chose qu'une déduction pour amortissement dans le cas d'un violon, non?

M. Lalonde: C'est différent dans la mesure où il s'agit d'une déduction dans le calcul du revenu, avec un plafond de 1 000 \$ ou 5 p. 100 du revenu d'emploi, si ce montant est plus élevé.

Le sénateur Banks: Y a-t-il d'autres métiers ou professions auxquels s'applique cette exemption fiscale putative?

M. Lalonde: Non.

Le sénateur Banks: Donc, le cas des mécaniciens automobiles et des apprentis mécaniciens est un cas particulier, voire même unique?

M. Lalonde: C'est exact. Nous avons proposé cette mesure parce que les représentants de ce secteur nous avaient signalé que, dans le cas des apprentis mécaniciens, le coût des outils qu'ils doivent acheter pour leur formation est très élevé comparativement au montant qu'ils touchent durant leur apprentissage.

Le président: Y a-t-il d'autres questions sur les amendements à la Loi de l'impôt sur le revenu, à la partie 4 du projet de loi? S'il n'y en a pas, nous allons passer au vote.

Il s'agit de la partie 4, pages 82 à 109. Les articles 20 à 44 sont-ils adoptés?

Des voix: D'accord.

Le président: Adoptés.

Je vous invite maintenant à passer à la partie 5 du projet de loi, qui édicte la Loi sur le Fonds canadien pour l'Afrique. Honorable sénateurs, les articles 45 et 46 sont-ils adoptés?

Y a-t-il quelqu'un ici pour répondre aux questions sur le Fonds canadien pour l'Afrique?

Senator Kinsella: What kind of program evaluation do you have set in place to evaluate the effectiveness of the program once monies are made to developing countries? How will you determine that the money will not go to the local dictator but, rather, will go to support the combating of AIDS, et cetera?

Mr. John Davies, Senior Economist, International Finance and Economic Analysis Division, Trade and Finance, Department of Finance: As with all government programs, the responsible minister will be accountable for the use of the funds. We are creating a government program.

Senator Kinsella: What kind of program evaluation are you doing? Is there a unit of program evaluation?

Mr. Davies: There is no specific evaluation program set up for this fund. The evaluation programs that apply to whoever is named responsible minister are the evaluation programs that are normal for his or her department.

Senator Kinsella: Do you have a program evaluation branch?

Mr. Davies: Again, the minister responsible for this fund has not been named yet.

Senator Kinsella: Is there any machinery in your department that can do program evaluation?

Mr. Davies: The Department of Finance will not likely be managing this fund. This fund will be managed by a minister who will be named later. This person will likely have the experience or the capacity to administer these kinds of funds. Any time there is administration of public funds there are normal evaluation functions. The Auditor General will audit it.

I think the question is about aid effectiveness. There are normal mechanisms to ensure the money is used properly and that the minister responsible is accountable for those decisions.

[Translation]

Senator Ferretti Barth: We have CIDA which is present in Africa. How come is it urgent now to allocate 50 million dollars to Africa? What motivates the government to give such a substantial amount of money for the development of Africa? Is there an agency that supervises all that money that we give to developing countries? What have we achieved so far? What results did we obtain? On one side, we're going to tax air travellers to recover money for national security and on the other side, we give 50 millions to a country that already receives money. If I do not understand, I will note vote in favour of that provision.

Le sénateur Kinsella: Quel genre d'évaluation des programmes avez-vous mis en place pour évaluer l'efficacité du programme une fois que l'argent est versé aux pays en développement? Comment pourrez-vous vous assurer que l'argent n'est pas détourné par le dictateur local mais sert vraiment à lutter contre le SIDA, et cetera?

M. John Davies, économiste principal, Division des finances et de l'analyse économique internationale, Finance et échanges internationaux, ministère des Finances: Comme pour tous les programmes gouvernementaux, c'est le ministre responsable qui devra expliquer comment les fonds ont été utilisés. Nous créons un programme gouvernemental.

Le sénateur Kinsella: Comment procédez-vous à l'évaluation du programme? Y a-t-il un service d'évaluation du programme?

M. Davies: Aucun programme d'évaluation proprement dit n'a été mis sur pied pour ce fonds. Les programmes d'évaluation qui s'appliquent au ministre qui sera désigné comme responsable, sont les programmes d'évaluation normaux pour son ministère.

Le sénateur Kinsella: Avez-vous une direction de l'évaluation des programmes?

M. Davies: Là encore, le ministre responsable de ce fonds n'a pas encore été nommé.

Le sénateur Kinsella: Y a-t-il un mécanisme dans votre ministère qui permette de faire l'évaluation des programmes?

M. Davies: Ce n'est sans doute pas le ministère des Finances qui va gérer ce fonds. Il sera géré par un ministre qui sera nommé plus tard. Cette personne devrait avoir l'expérience ou la capacité voulue pour administrer ce genre de fonds. Chaque fois qu'il faut administrer des fonds publics, il y a des fonctions d'évaluation. C'est le vérificateur général qui fera la vérification.

Je pense que la question porte sur l'efficacité de l'aide. Il existe des mécanismes pour s'assurer que l'argent est utilisé à bon escient et que le ministre responsable soit tenu de rendre compte de ses décisions.

[Français]

Le sénateur Ferretti Barth: Nous avons l'ACDI dont l'Afrique fait partie. Comment se fait-il que maintenant, il y a urgence d'allouer à l'Afrique 50 millions de dollars? Quels sont les motifs qui incitent le gouvernement à octroyer une somme majeure pour le développement en Afrique? Y a-t-il une agence qui fait la supervision de tous ces millions de dollars que nous donnons à ces pays sous-développés? Qu'avons-nous réalisé jusqu'à maintenant? Quels sont les résultats obtenus? D'un côté, nous allons taxer les voyageurs qui prennent l'avion pour récupérer de l'argent pour la sécurité nationale, et de l'autre, nous donnons 50 millions de dollars à un pays qui reçoit déjà de l'argent. Si je ne comprends pas, je ne voterai pas en faveur de cette disposition.

[English]

Mr. Davies: It is important, first, to be clear that the \$500 million fund is a distinct amount of money to support Canada's commitment to Africa in Canada's summit year. This has been given legislated certainty. One of the purposes is to put aside a separate amount of money to be used.

Behind what is going on in the preparations for the summit is a focus on governance in Africa. It is the focus of the new partnership for Africa development that defines the purposes of how the money will be used. That focus will be given higher focus by the G8 Africa Action Plan.

I have worked at CIDA, but I am not here to defend the results of aid in the past. There is recognition by G8 leaders that aid has not been as effective as possible in the past, in particular in Africa. The new partnership for Africa's development is recognizing that and looking at the issues of when aid works. Aid works best when it goes to countries that are well-governed. These issues will be defined in the lead-up to the summit. Things will become clear with respect to the Africa Action Plan but the new partnership for Africa exists here and now. It was presented to G8 leaders last year in Genoa.

As a result of the focus on governance, political accountability and ownership of the reform process, G8 leaders decided to devote this year's summit, the Kananaskis Summit, to Africa. All the meetings that I have attended and all the work that I have seen has been about the issue of selectivity in aid allocation and about ensuring that aid goes more to countries that are committed to the ownership reform process and committed to good governance. That is what the action plan is all about.

[Translation]

Senator Ferretti Barth: I would like to understand. On one hand, we must recover money to ensure the security of the country and we tax air travellers, and on the other hand, in order to fulfill the commitments made by the government towards those countries, we give them 50 million dollars for their development. We also have a moral commitment to Canadians who need social programs and so on. Charity starts here before taking commitments towards foreign countries. That, I do not understand. On one side of the equation, we ask for money and on the other, we are playing Santa Claus for other countries. We have to start looking at our own reality here in Canada.

The Chairman: You are dealing here with political questions, issues that are the ministers', the political authorities' domain.

[Traduction]

M. Davies: Il est important, tout d'abord, de bien préciser que le fonds de 500 millions de dollars constitue une somme à part correspondant à l'engagement pris par le Canada envers l'Afrique pendant l'année du sommet. Ceci a été confirmé au plan législatif. L'un des objectifs est de mettre une certaine somme à part pour pouvoir l'utiliser de cette façon.

En coulisse des préparations du sommet, on se concentre sur la question de la gouvernance en Afrique. C'est en fonction des priorités du nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique que l'on définira exactement à quelles fins l'argent servira. Ceci sera encore mieux défini par le Plan d'action pour l'Afrique du G8.

J'ai travaillé à l'ACDI, mais je ne suis pas là pour défendre les résultats de l'aide passée. Les dirigeants du G8 reconnaissent que l'aide n'a pas été aussi efficace qu'elle aurait pu l'être par le passé, notamment en Afrique. Le nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique tient compte de cela et l'on essaie de déterminer exactement dans quelles conditions l'aide donne les meilleurs résultats. L'aide est efficace lorsqu'elle va à des pays qui sont bien gouvernés. Ces questions seront définies dans les réunions préparatoires au sommet. Les choses deviendront plus claires en ce qui concerne le Plan d'action pour l'Afrique mais le nouveau partenariat pour l'Afrique existe déjà bel et bien. Il a été présenté aux dirigeants du G8 l'année dernière à Gênes.

Après s'être concentrés sur la gouvernance, la responsabilité politique et le processus de réforme, les dirigeants du G8 ont décidé de consacrer le sommet de cette année, le Sommet de Kananaskis, à l'Afrique. Toutes les réunions auxquelles j'ai assisté et tout le travail que j'ai vu effectuer portaient sur la question de la sélectivité dans l'attribution de l'aide et sur le fait qu'il faut veiller à ce que l'aide aille plutôt à des pays qui sont déterminés à s'approprier le processus de réforme et à adopter une bonne gouvernance. C'est la base même du plan d'action.

[Français]

Le sénateur Ferretti Barth: J'aimerais comprendre. D'une part, nous devons récupérer de l'argent pour assurer la sécurité nationale et nous taxons les usagers du transport aérien. D'autre part, nous donnons 50 millions de dollars à d'autres nations pour leur développement et ce, afin de remplir les engagements pris par le gouvernement envers ces nations. Il y a aussi un engagement moral envers les Canadiens qui ont besoin de programmes sociaux et autres. La charité commence chez nous, avant de prendre des engagements envers des pays étrangers. Cette partie, je ne la comprends pas. D'un côté, nous demandons de l'argent, de l'autre, nous sommes le Père Noël pour d'autres nations. Il faut commencer à regarder la réalité des choses ici, au Canada.

Le président: Vous touchez une question politique. Ce sont des questions qui relèvent des ministres, des autorités politiques.

Senator Ferretti Barth: I am a senator, I represent many citizens from different cultures. Sometimes, people on the street ask me what the government does and I would like to be able to answer their questions.

The chairman: You have the right to express yourself on this issue, but public servants are not allowed to give their opinion on political issues.

Senator Ferretti Barth: If they can't answer me, so be it.

[English]

Mr. Davies: I do not wish to add anything. I cannot comment on that.

The Chairman: We will have to put the question.

[Translation]

You will have to ask the minister these questions.

Senator Ferretti Barth: Are you referring me to the minister?

[English]

Mr. Dupont: I would be pleased to pass that on to the minister.

The Chairman: Thank you.

Colleagues, I will put the question to you. As you know, clauses 45 and 46 will enact the Canada Fund for Africa Act, which comprises clauses 1 to 5, Part 5 of the bill, on pages 109 and 110.

Shall clauses 45 and 46 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

I draw your attention to pages 110 to 112 of the bill and clause 47, which will enact the Canada Strategic Infrastructure Act. We have officials if you have any questions about the proposed Canada Strategic Infrastructure Fund. Are there any questions for the officials?

First, are there any amendments to Part 6 of the bill? Are there any questions for the officials from Infrastructure Canada?

Senator Banks: When does the proposed Canada Strategic Infrastructure Fund Act come into force, and where does it say when it will come into force?

Mr. Robert Hilton, Senior Program Advisor, Office of Infrastructure and Crown Corporations Canada: In answer to your question, once the budget bill is passed into law, we still have a lot of work to do. Essentially, we will present the proposed terms and conditions of this new program to the Cabinet Committee on Economic Union. Beyond that, this program must be vetted and approved by the Treasury Board ministers. As it is a contribution program, there are specific requirements to ensure that the program will meet the transfer payment policy,

Le sénateur Ferretti Barth: Je suis sénateur. Je représente beaucoup de citoyens de différentes cultures. À certains moments, des gens de la rue me demandent ce que fait le gouvernement. J'aimerais avoir une réponse afin de pouvoir la transmettre à l'extérieur.

Le président: Vous avez le droit d'exprimer vos opinions là-dessus, mais les fonctionnaires n'ont pas le droit de se prononcer sur des questions politiques.

Le sénateur Ferretti Barth: S'ils ne peuvent pas me répondre, ils ne me répondront pas.

[Traduction]

M. Davies: Je n'ai rien à ajouter. Je ne peux pas faire de commentaires là-dessus.

Le président: Nous devrons passer au vote.

[Français]

Il faudra poser ces questions au ministre.

Le sénateur Ferretti Barth: Est-ce que vous me référez au ministre?

[Traduction]

Mr. Dupont: Je serais heureux de transmettre au ministre.

Le président: Merci.

Chers collègues, nous allons voter. Comme vous le savez, les articles 45 et 46 établissent la Loi sur le Fonds canadien pour l'Afrique, qui comprend les articles 1 à 5, partie 5 du projet de loi, aux pages 109 et 110.

Les articles 45 et 46 sont-ils adoptés?

Des voix: D'accord.

Le président: Adoptés.

J'attire votre attention sur les pages 110 à 112 du projet de loi et sur l'article 47, qui va édicter la Loi sur le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique. Des fonctionnaires sont là si vous avez des questions à poser au sujet du Fonds sur l'infrastructure stratégique. Avez-vous des questions à poser aux fonctionnaires?

Tout d'abord, y a-t-il des modifications à la partie 6 du projet de loi? Avez-vous des questions à poser aux fonctionnaires d'Infrastructure Canada?

Le sénateur Banks: À quel moment la Loi sur le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique doit-elle entrer en vigueur, et où est-ce indiqué?

M. Robert Hilton, analyste principal de programmes, Bureau de l'infrastructure et des Corporations de la Couronne: En réponse à votre question, une fois que le projet de loi devient loi, nous aurons encore beaucoup à faire. Essentiellement, nous allons présenter les modalités de ce nouveau programme au Comité du Cabinet sur l'union économique. De plus, le programme doit être approuvé par les ministres du Conseil du Trésor. Comme il s'agit d'un programme de contributions, il y a des exigences particulières pour veiller à ce que le programme respecte la

which is the policy of the Treasury Board, and to ensure that there are particular requirements for audits and program evaluation. Similar to any new program, we must pass through a process to ensure that there will be results-based reporting to Parliament in order to measure the results achieved and whether the objectives were attained.

Senator Banks: When does the proposed act come into effect and where does it say that?

Mr. Hilton: I believe that with the passing of the budget bill, this bill comes into effect at the same time.

Senator Banks: Ordinarily, an act named separately has a coming-into-force provision. However, I am new to this, so perhaps that is not always the case.

Senator Doody: Never be surprised by what you find in an omnibus bill.

The Chairman: Mr. Hilton, I wish to ask you about “eligible recipients,” which can be found on page 111. Proposed subsection 3(3) reads as follows:

(3) The following are eligible recipients:

(a) a province...

(b) a public sector body that is established by or under provincial legislation or by regulation or is wholly owned by a province or a private sector body that is in partnership with a province or a government referred to in paragraph (a)...

Mr. Hilton, are post-secondary institutions, such as universities, eligible; yes or no?

Mr. Hilton: I cannot answer that question at this time. Cabinet must vet the terms and conditions. Until we get clarification from them, we will not be able to specifically identify whether or not post-secondary education would be included as part of this.

The Chairman: This is an important matter to this committee.

We did a special study not too long ago of deferred maintenance costs at Canadian universities. One of the things we had hoped might happen — I believe we put it into the body of our report or our recommendations — was that the federal government and the provinces might agree that, just as municipalities will be eligible, the provinces and the federal government would deem post-secondary educational institutions to be eligible recipients.

The municipal and regional governments are there under proposed subsection 3(3)(a), “a province or a municipal or regional government.” If you read (b) carefully, it will be difficult for the minister to exclude universities and post-secondary institutions.

politique de paiement de transferts, qui est la politique du Conseil du Trésor, et pour qu'il y ait des exigences précises concernant les vérifications et l'évaluation des programmes. Comme pour tout programme nouveau, nous devons suivre toute une procédure afin que les rapports présentés au Parlement soient vraiment axés sur les résultats de façon à mesurer véritablement les résultats obtenus et savoir si les objectifs ont été atteints.

Le sénateur Banks: À quel moment la loi proposée doit-elle entrer en vigueur et où est-ce mentionné?

Mr. Hilton: Je crois que le projet de loi entrera en vigueur au moment où le projet de loi budgétaire sera adopté.

Le sénateur Banks: Ordinairement, une loi nommée séparément comporte une disposition relative à l'entrée en vigueur. Mais enfin, c'est nouveau pour moi, et ce n'est peut-être pas toujours le cas.

Le sénateur Doody: Ne soyez jamais étonné par ce que vous trouvez dans un projet de loi omnibus.

Le président: Monsieur Hilton, je vais vous poser une question au sujet des «bénéficiaires admissibles» qui sont mentionnés à la page 111. Le paragraphe 3(3) du projet de loi se lit comme suit:

(3) Est un bénéficiaire admissible:

a) une province [...]

b) l'organisme du secteur public constitué sous le régime d'une loi ou d'un règlement provincial ou appartenant à 100 p. 100 à une province ou l'organisme du secteur privé partenaire d'un gouvernement provincial ou d'un gouvernement visé à l'alinéa a) [...]

Monsieur Hilton, est-ce que les établissements d'enseignement comme les universités sont admissibles; oui ou non?

Mr. Hilton: Je ne peux pas répondre à cette question pour le moment. Le Cabinet doit approuver les modalités. Tant que nous n'aurons pas plus de précisions, nous ne pourrons pas savoir si les établissements d'enseignement postsecondaire seront inclus dans cette disposition ou pas.

Le président: C'est une question importante pour le comité.

Nous avons fait une étude spéciale assez récemment sur les dépenses d'entretien reportées dans les universités canadiennes. Nous avions espéré — nous l'avons mentionné dans le rapport ou dans les recommandations — que le gouvernement fédéral et les provinces accepteraient de considérer que, comme pour les municipalités, les établissements d'enseignement postsecondaire sont des bénéficiaires admissibles.

Les gouvernements régionaux et municipaux figurent ici à l'alinéa 3(3)a), «tout gouvernement municipal ou régional». Si vous lisez le b) attentivement, le ministre pourra difficilement exclure les universités et les établissements postsecondaires.

Mr. Hilton: Mr. Chairman, it is important to recognize that with respect to the nature of investments in this program we are talking essentially about very large infrastructure investments that cannot be accommodated under the current Infrastructure Canada program.

The Chairman: Mr. Hilton, I appreciate that. What we are talking about here is large enough in anyone's language. Those people have a report that suggests that the deferred maintenance costs at Canadian universities is in the order of —

Senator Kinsella: \$5 billion.

The Chairman: Whatever it may be, it is big enough even for the Department of Finance or the Deputy Prime Minister to take notice of.

Senator Taylor: I would hate to disagree with the expert, but I think universities could come under the definition of "public sector body that is established by or under provincial legislation."

The Chairman: Mr. Hilton's point is that it is the minister who will decide.

Senator Taylor: Is that not always the case?

The Chairman: Let me read further. Proposed subsection 3(3)(b) reads as follows, in part:

...if the body

(i) carries out or, in the opinion of the Minister, is capable of carrying out an eligible project in Canada, and

(ii) has legal capacity...

Et cetera. The minister must still decide.

Senator Taylor: I have only been here six years, but I did learn in the first six months that a minister decides anyhow.

The Chairman: You do not have to comment on that, Mr. Hilton.

Are there other questions?

Senator Cools: Are we going to vote?

The Chairman: Just a moment, senator.

Are there other questions for the witnesses on this part?

I will put the question: This clause enacts the Canada Strategic Infrastructure Fund Act.

Shall clause 47 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Honourable senators, shall the title and clause 1 carry?

Hon. Senators: Agreed.

Some Hon. Senators: On division.

The Chairman: On division.

Shall I report the bill to the Senate?

M. Hilton: Monsieur le président, il est important de reconnaître qu'en ce qui a trait à la nature des investissements de ce programme, nous parlons surtout de très gros investissements dans l'infrastructure qui ne peuvent pas être intégrés au programme actuel d'Infrastructure Canada.

Le président: Je sais, monsieur Hilton. Il est clair que nous parlons ici de très gros investissements. C'est évident pour tout le monde. Ces personnes ont un rapport selon lequel les dépenses d'entretien reportées dans les universités canadiennes sont de l'ordre de...

Le sénateur Kinsella: Cinq milliards de dollars.

Le président: Quo qu'il en soit, c'est assez important pour que le ministre des Finances ou le vice-premier ministre le remarque.

Le sénateur Taylor: Je ne voudrais pas contredire l'expert, mais je crois que les universités pourraient entrer dans la définition de «organisme du secteur public constitué sous le régime d'une loi provinciale».

Le président: M. Hilton dit simplement que c'est le ministre qui décidera.

Le sénateur Taylor: Est-ce que ce n'est pas toujours le cas?

Le président: Je vais vous lire la suite. L'alinéa 3(3)b) du projet de loi se lit comme suit:

... qui, à la fois:

(i) effectue des travaux admissibles ou, de l'avis du ministre, est en mesure d'en effectuer au Canada,

(ii) a la capacité juridique [...]

Et cetera. Le ministre doit toujours décider.

Le sénateur Taylor: Je ne suis ici que depuis six ans mais j'ai appris au cours des six premiers mois que les ministres décidaient de toute façon.

Le président: Vous n'avez pas à faire de commentaire sur ce point, monsieur Hilton.

Y a-t-il d'autres questions?

Le sénateur Cools: Allons-nous voter?

Le président: Juste une minute, sénateur.

Y a-t-il d'autres questions à poser aux témoins sur cette partie?

Je vais passer au vote. Cet article de la Loi sur le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique.

L'article 47 est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Le président: Honorables sénateurs, le titre et l'article 1 sont-ils adoptés?

Des voix: D'accord.

Des voix: Avec dissidence.

Le président: Avec dissidence.

Dois-je faire rapport du projet de loi au Sénat?

Senator Cools: Without amendment, yes.

The Chairman: Senators, this meeting is now adjourned. I shall report the bill. We will proceed *in camera*.

The committee continued *in camera*.

Le sénateur Cools: Sans amendement, oui.

Le président: Sénateurs, la séance est levée. Je ferai rapport du projet de loi. Nous allons poursuivre à huis clos.

La séance continue à huis clos.



If undelivered, return COVER ONLY to:

Public Works and Government Services Canada – Publishing
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*

Travaux publics et Services gouvernementaux Canada – Édition
45 Boulevard Sacré-Coeur
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

WITNESSES:

From the Air Industry Merger, B.C. Consortium and the B.C. Aviation Council:

Mr. Alan Baydala.

From Hawk Air B.C.:

Mr. David Menzies.

From the Air Line Pilots Association:

Captain Kent Hardisty, President, Canada Board;

Mr. Dan Adamus, Chairman, Legislative Affairs.

From the Department of Finance:

Ms Marlene Legare, Acting Director, Sales Tax Division, Tax Policy Branch;

Mr. Serge Dupont, General Director, Tax Policy Branch;

Mr. John Davies, Senior Economist, International Finance and Economic Analysis Division, International Trade and Finance;

Mr. Gérard Lalonde, Senior Chief, Tax Legislation Division.

From the Department of Transport:

Mr. William Elliott, Assistant Deputy Minister, Safety and Security Group.

TÉMOINS:

Du Air Industry Merger Consortium et le B.C. Aviation Council:

M. Alan Baydala.

De Hawk Air B.C.:

M. David Menzies.

De Air Line Pilots Association:

Captaine Kent Hardisty, président, Conseil canadien;

M. Dan Adamus, président, Affaires législatives.

Du ministère des finances:

Mme Marlène Legare, directrice intérimaire, Division de la taxe de vente, Direction de la politique de l'impôt;

M. Serge Dupont, directeur général, Direction de la politique de l'impôt;

M. John Davies, économiste principal, Division des finances et de l'analyse économique internationales, Finance et échanges internationaux;

M. Gérard Lalonde, chef principal, Division de la législation de l'impôt.

Du ministère des Transports:

M. William Elliott, sous-ministre adjoint, Groupe de la sécurité et sûreté.

Available from:

Public Works and Government Services Canada – Publishing
Ottawa, Canada K1A 0S9

Also available on the Internet: <http://www.parl.gc.ca>

En vente:

Travaux publics et Services gouvernementaux Canada – Édition
Ottawa, Canada K1A 0S9

Aussi disponible sur internet: <http://www.parl.gc.ca>