

EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, December 3, 2025

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met with videoconference this day at 6:45 p.m. [ET] to the subject matter of those elements contained in Divisions 1, 2, 24, 28 and 29 of Part 5 of Bill C-15, An Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on November 4, 2025; and, in camera, to consider a draft agenda (future business).

Senator Larry W. Smith (Chair) in the chair.

[*English*]

The Chair: Before we begin, please take a moment to review the cards placed on the tables in the committee room to familiarize yourself with the guidelines for preventing incidents related to sound feedback.

Please keep your earphones away from all microphones at all times. Do not touch the microphones. Their activation and deactivation will be controlled by the console operator.

Finally, avoid handling your earphones when the microphone is activated. Earphones must remain in your ears or be placed on the sticker provided for this purpose at each seat. Thank you all for your cooperation.

My name is Larry Smith, I'm a senator from Quebec and chair of the committee. Now I would like to ask my colleagues to introduce themselves.

Senator Simons: Senator Paula Simons from Alberta, and I come from Treaty 6 territory.

Senator Wilson: Hello. Senator Duncan Wilson, British Columbia.

[*Translation*]

Senator Cormier: René Cormier, from New Brunswick.

[*English*]

Senator Osler: Senator Flordeliz (Gigi) Osler, Manitoba.

[*Translation*]

Senator Arnold: Dawn Arnold, from New Brunswick.

[*English*]

Senator Mohamed: Farah Mohamed from Ontario.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 3 décembre 2025

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 45 (HE), par vidéoconférence, pour étudier la teneur des éléments des sections 1, 2, 24, 28 et 29 de la partie 5 du projet de loi C-15, Loi n° 1 d'exécution du budget de 2025; et, à huis clos, pour l'étude d'un projet d'ordre du jour (travaux futurs).

Le sénateur Larry W. Smith (président) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président : Avant de commencer, veuillez prendre quelques instants pour consulter les fiches placées sur les tables de la salle du comité afin de vous familiariser avec les directives visant à prévenir les incidents liés au retour de son.

Veuillez garder vos écouteurs éloignés de tous les microphones à tout moment. Ne touchez pas les microphones. Leur activation et leur désactivation seront contrôlées par l'opérateur de la console.

Enfin, évitez de manipuler vos écouteurs lorsque le microphone est activé. Les écouteurs doivent rester dans vos oreilles ou être placés sur l'autocollant prévu à cet effet à chaque siège. Merci à tous pour votre coopération.

Je m'appelle Larry Smith, je suis sénateur du Québec et président du comité. Je vais à présent demander à mes collègues de se présenter.

La sénatrice Simons : Je suis la sénatrice Paula Simons, de l'Alberta, et je viens du territoire visé par le Traité n° 6.

Le sénateur Wilson : Duncan Wilson, de la Colombie-Britannique.

[*Français*]

Le sénateur Cormier : René Cormier, du Nouveau-Brunswick.

[*Traduction*]

La sénatrice Osler : Flordeliz (Gigi) Osler, du Manitoba.

[*Français*]

La sénatrice Arnold : Dawn Arnold, du Nouveau-Brunswick.

[*Traduction*]

La sénatrice Mohamed : Farah Mohamed, de l'Ontario.

[*Translation*]

Senator Miville-Dechêne: Julie Miville-Dechêne, from Quebec.

[*English*]

Senator Dasko: Donna Dasko, Ontario.

The Chair: Thank you, colleagues. I would like to welcome everyone with us today, as well as those listening to us online on the Senate's website, sencanada.ca.

We are meeting today to continue our study on the subject matter of those elements contained in Divisions 1, 2, 24, 28 and 29 of Part 5 of Bill C-15, Budget 2025, Implementation Act number 1.

Today we will hear from officials, specifically on Division 28, which amends the Aeronautics Act.

With that, I would like to introduce, from Transport Canada, Félix Meunier, Director General, Civil Aviation, Safety and Security; from NAV CANADA, Anthony MacKay, Vice-President and Chief Safety and Quality Officer; from the Canadian Airport Transport Security Authority, CATSA, Lisa Hamilton, Vice-President, Corporate Services, General Counsel and Corporate Secretary; and from the Transportation Safety Board of Canada, TSB, Yoan Marier, Chair.

Thank you all for joining us today. We also have a number of other officials from Transport Canada, CATSA and the TSB. They are here to assist in answering any technical questions on this particular division. Should any of these officials be called to the table to answer questions, please state your name and title before you begin speaking.

Witnesses will provide opening remarks of approximately five minutes, which will be followed by a question-and-answer session with senators.

I will now invite Mr. Meunier to give his opening remarks. Go ahead, sir.

[*Translation*]

Félix Meunier, Director General, Civil Aviation, Safety and Security, Transport Canada: Good evening, Mr. Chair and honourable senators.

[*English*]

My name is Félix Meunier, I'm Director General, Transport Canada Civil Aviation. Under my direction, Transport Canada

[*Français*]

La sénatrice Miville-Dechêne : Julie Miville-Dechêne, du Québec.

[*Traduction*]

La sénatrice Dasko : Donna Dasko, également de l'Ontario.

Le président : Merci, chers collègues. Je souhaite la bienvenue à toutes les personnes présentes aujourd'hui, ainsi qu'à celles qui nous écoutent en ligne sur le site Web du Sénat, sencanada.ca.

Nous nous réunissons aujourd'hui pour poursuivre notre étude sur les éléments contenus dans les sections 1, 2, 24, 28 et 29 de la partie 5 du projet de loi C-15, Loi n° 1 d'exécution du budget de 2025.

Aujourd'hui, nous entendrons les témoignages des fonctionnaires, plus précisément sur la section 28, qui modifie la Loi sur l'aéronautique.

Sur ce, permettez-moi de vous présenter nos quatre invités : Félix Meunier, directeur général, Aviation civile, Sécurité et sûreté, Transports Canada; Anthony MacKay, vice-président et chef de la direction de la sécurité et de la qualité, NAV CANADA; Lisa Hamilton, vice-présidente, Services généraux, avocate générale et secrétaire de la société, Administration canadienne de la sûreté du transport aérien; et Yoan Marier, président, Bureau de la sécurité des transports du Canada.

Merci à tous d'être présents aujourd'hui. Nous avons également parmi nous plusieurs autres représentants de Transports Canada, de l'ACSTA et du BST. Ils sont là pour répondre à toutes les questions techniques concernant cette division en particulier. Si l'un de ces représentants est appelé à la barre pour répondre à des questions, veuillez indiquer votre nom et votre titre avant de prendre la parole.

Les témoins seront invités à prononcer un discours d'ouverture d'environ cinq minutes, lequel sera suivi d'une séance de questions et de réponses avec les sénateurs.

Je vais maintenant inviter M. Meunier à prononcer son discours d'ouverture. Je vous en prie, monsieur Meunier.

[*Français*]

Félix Meunier, directeur général, Aviation civile, Sécurité et sûreté, Transports Canada : Bonjour, monsieur le président, mesdames les sénatrices et messieurs les sénateurs.

[*Traduction*]

Je m'appelle Félix Meunier, et je suis le directeur général, Aviation civile, Sécurité et sûreté, Transports Canada. Sous ma

Civil Aviation promotes the safety and security of the national air transportation system through its regulatory framework and oversight activities.

[*Translation*]

I am happy to appear before you tonight to highlight the plans for modernizing the Aeronautics Act included in Bill C-15.

[*English*]

Modernization is needed for several reasons. One is to restore and maintain Canada's compliance with international standards; and the second is to ensure the minister has the tools needed to maintain and improve safe, secure, efficient and sustainable transportation.

The following represents our plan's seven most substantial elements.

[*Translation*]

The first part is about updating the powers in relation to interim orders. This includes establishing a new power to make interim orders to act as temporary rules of conduct to give effect to international civil aviation standards. The act would also be updated to authorize the minister to make interim orders for a maximum period of one year—up from the current 14-day maximum—with the possibility of extending that period by up to two years, for a total of three years, with the approval of the Governor in Council.

[*English*]

The second pertains to performance-based regulations. This amendment would respond to observations by the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations to the minister regarding authorities surrounding performance-based regulations.

First, Bill C-15 is proposing an authority for the Governor-in-Council to make regulations that compel development, maintenance and compliance with internal policies and processes; and second, authority for the minister to direct corrections to an internal policy or to policy operations if there is a risk to safety or security.

[*Translation*]

The third part expands the existing vicarious liability framework. The bill proposes to update the vicarious liability framework to include air traffic service providers and registered

direction, l'Aviation civile de Transports Canada assure la sécurité et la sûreté du système national de transport aérien grâce à son cadre réglementaire et à ses activités de surveillance.

[*Français*]

Ce soir, je suis heureux de comparaître devant vous pour présenter les plans de modernisation de la Loi sur l'aéronautique inclus dans le projet de loi C-15.

[*Traduction*]

La mise en place d'un plan de modernisation est nécessaire pour deux motifs principaux. Le premier motif est de rétablir et de maintenir la conformité du Canada aux normes internationales; le deuxième motif est de veiller à ce que le ministre dispose des outils nécessaires pour maintenir et améliorer la sécurité, la sûreté, l'efficacité et la durabilité du secteur des transports.

Je vais à présent vous décrire les sept éléments les plus importants de notre plan.

[*Français*]

Premièrement, il y a une mise à jour des pouvoirs relatifs à la délivrance d'arrêtés d'urgence. Cela comprend la création d'un nouveau pouvoir relatif aux arrêtés d'urgence afin d'établir des règles temporaires de conduite pour donner effet à une norme internationale de l'aviation civile. De plus, la loi serait mise à jour pour permettre au ministre de prendre des arrêtés d'urgence d'une durée maximale d'un an — au lieu de la durée actuelle de 14 jours — avec la possibilité de prolonger l'arrêté d'urgence pour une période de deux ans supplémentaires, soit trois ans au total, et ce, avec l'approbation du gouverneur en conseil.

[*Traduction*]

Le deuxième élément concerne les règlements axés sur le rendement. Cette modification répondrait aux observations formulées par les membres du Comité mixte permanent d'examen de la réglementation à l'intention du ministre concernant les pouvoirs liés aux règlements axés sur le rendement.

D'abord, le projet de loi C-15 propose de conférer au gouverneur en conseil le pouvoir d'établir des règlements qui obligent l'élaboration, le maintien et le respect de politiques et de processus internes. Ensuite, le projet de loi C-15 propose de conférer au ministre le pouvoir d'ordonner des corrections à une politique interne ou à des opérations liées à une politique s'il existe un risque pour la sécurité de la population.

[*Français*]

Troisièmement, une extension du cadre existant de la responsabilité indirecte, que l'on appelle *vicarious liability* en anglais, est prévue. Le projet de loi propose la modernisation du

maintenance organizations so that violations committed by staff members can be applied to their employer.

[English]

The fourth part modernizes the manner of service of documents. Right now, numerous requirements exist for the minister to provide documents personally or by registered or certified mail. Bill C-15 is proposing a general permission that the minister may serve any required document by electronic means.

[Translation]

The fifth part is a new security framework for drones and anti-drone technologies. Currently, the minister cannot permit law enforcement and other key security players to interfere with drones using anti-drone technologies to counter malicious or reckless operators who pose a threat to aviation safety. The bill includes amendments prohibiting interference with the operation of drones, pilots and crew members—unless authorized by the minister—and facilitating the responsible use of anti-drone technologies to legally intercept drones that pose a threat to the public or to critical facilities such as prisons.

[English]

The sixth is an update to limits for administrative monetary penalties and summary convictions. The current framework limits penalties and fines to \$5,000 for individuals and \$25,000 for corporations. The bill proposes new statutory limits allowing amendments to the Canadian Aviation Regulations introducing administrative monetary penalties and summary convictions with amounts of up to \$150,000 for individuals and \$1,500,000 for corporations.

[Translation]

The seventh and final part is a new regime for the voluntary provision of information related to aviation safety. Simply put, the Canadian industry has a substantial data and knowledge base that the minister cannot currently access and that could help inform risk-based decisions. The bill proposes a new framework to allow the minister to enter into voluntary agreements with different industry players for the provision of safety and security information. That framework would have no impact on other existing statutory obligations related to information sharing with other departments and agencies, including, obviously, the Transportation Safety Board of Canada.

cadre de responsabilité indirecte pour inclure les fournisseurs de services de navigation aérienne et les organismes de maintenance agréés afin que les violations commises par le personnel puissent être appliquées à l'employeur.

[Traduction]

Le quatrième élément vise à moderniser les modalités de signification des documents. À l'heure actuelle, le ministre est tenu, dans de nombreux cas, de signifier les documents en personne ou par courrier recommandé ou certifié. Le projet de loi C-15 propose d'accorder au ministre une autorisation générale lui permettant de signifier tout document requis par voie électronique.

[Français]

Cinquièmement, il y a un nouveau cadre de sécurité pour les drones et les technologies antidrones. En ce moment, le ministre ne dispose pas de moyens pour permettre aux forces de l'ordre et aux autres acteurs clés de la sécurité d'interférer avec les drones à l'aide de technologies antidrones afin de contrer les opérateurs malveillants ou imprudents qui menacent la sécurité aérienne. Le projet de loi prévoit des modifications interdisant toute interférence avec les opérations de drones, les pilotes ou les équipages de drones — sauf à la suite de l'autorisation du ministre — et faciliter l'utilisation responsable des technologies antidrones pour intercepter légalement des drones qui posent un risque au public ou à des installations critiques, notamment les prisons.

[Traduction]

Le sixième élément porte sur la mise à jour des limites des sanctions administratives péquénaires et des condamnations sommaires. Le cadre actuel limite les sanctions et les amendes à 5 000 \$ pour les particuliers et à 25 000 \$ pour les sociétés. Le projet de loi propose de nouvelles limites légales permettant de modifier le Règlement de l'aviation canadien afin d'introduire des sanctions administratives péquénaires et des condamnations sommaires pouvant atteindre 150 000 \$ pour les particuliers, et 1 500 000 \$ pour les sociétés.

[Français]

Septièmement et finalement, un nouveau cadre de transmission volontaire d'informations liées à la sécurité aérienne est prévu. En termes simples, l'industrie canadienne possède des données et des connaissances considérables auxquelles le ministre n'a présentement pas accès et qui pourraient contribuer à éclairer la prise de décisions fondées sur les risques. Le projet de loi propose un nouveau cadre permettant au ministre de conclure des ententes volontaires avec les différents acteurs de l'industrie pour la transmission d'informations sur la sécurité et la sûreté. Ce cadre n'aura pas d'incidence sur les autres obligations législatives existantes relatives au partage de données avec

The information provided would inform regulations and increase awareness of targeted surveillance and promotional activities regarding safety and security in Canada. This information would be protected from surveillance and disclosure, except in case of undue risk to security or if the information was obtained under other statutory obligations.

Thank you, Mr. Chair.

The Chair: Thank you, Mr. Meunier.

[English]

Now, I would like to invite Mr. MacKay to give his opening remarks. Go ahead, sir.

Anthony MacKay, Vice-President and Chief Safety and Quality Officer, NAV CANADA: Thank you, Mr. Chair, for the invitation to appear here today.

I am Anthony Mackay, Vice-President and Chief Safety and Quality Officer at NAV CANADA. I appreciate the opportunity to discuss the amendments to the Aeronautics Act included in Bill C-15 and to provide clarity on how these changes intersect with our role as Canada's private, not-for-profit, air navigation service provider.

As you may know, NAV CANADA is responsible for safely managing more than 18 million square kilometres of domestic and oceanic airspace. Our safety record is among the strongest in the world, supported by a mature safety management system, a deeply embedded reporting culture and close collaboration with Transport Canada, the Transportation Safety Board, or TSB, and industry partners.

We view the amendments proposed in this bill through that lens: safety first and grounded in operational experience.

One of the most pragmatic changes, in our view, is the creation of a mechanism that protects the voluntary provision of safety information. This aligns with global best practices and is supportive of safety data sharing. Anything that encourages proactive reporting, deeper analysis and greater sectoral collaboration ultimately strengthens aviation safety. We support this direction and see it as a positive evolution of the framework.

d'autres ministères et agences, y compris, bien entendu, le Bureau de la sécurité des transports du Canada.

Les données recueillies pourraient éclairer la réglementation, informer sur la surveillance ciblée ou les activités de promotion de sécurité et de sûreté au Canada. Les données recueillies seraient protégées contre toute surveillance ou divulgation, sauf en cas de risque indu pour la sécurité ou si ces informations avaient été obtenues autrement par le biais d'autres exigences obligatoires.

Merci, monsieur le président.

Le président : Merci, monsieur Meunier.

[Traduction]

Je souhaite maintenant inviter M. MacKay à prononcer son discours d'ouverture. Vous pouvez y aller, monsieur MacKay.

Anthony MacKay, vice-président et chef de la direction de la sécurité et de la qualité, NAV CANADA : Monsieur le président, je tiens tout d'abord à vous remercier de m'avoir invité à comparaître ici aujourd'hui.

Je m'appelle Anthony MacKay et je suis vice-président et chef de la direction de la sécurité et de la qualité, NAV CANADA. Je suis heureux d'avoir l'occasion de discuter des modifications apportées à la Loi sur l'aéronautique dans le projet de loi C-15 et d'expliquer clairement en quoi ces changements touchent notre rôle en tant que fournisseur privé et sans but lucratif de services de navigation aérienne au Canada.

Comme vous le savez peut-être, NAV CANADA est responsable de la gestion sécuritaire de plus de 18 millions de kilomètres carrés d'espace aérien national et océanique. Notre bilan en matière de sécurité est l'un des meilleurs au monde, grâce à un système de gestion de la sécurité éprouvé, à une culture de signalement profondément ancrée et à une étroite collaboration avec Transports Canada, le Bureau de la sécurité des transports, ou BST, et nos partenaires au sein de l'industrie.

Nous examinons les modifications proposées dans ce projet de loi sous cet angle : le maintien de la sécurité avant tout, basé sur notre vaste expérience opérationnelle.

À notre avis, l'un des changements les plus pragmatiques est la création d'un mécanisme qui protège la communication volontaire d'informations relatives à la sécurité. Cela s'aligne sur les meilleures pratiques à l'échelle internationale, et favorise le partage des données relatives à la sécurité. Tout ce qui encourage la communication proactive, une analyse plus approfondie et une plus grande collaboration sectorielle renforce en fin de compte la sécurité aérienne. Nous soutenons cette orientation et la considérons comme une évolution positive du cadre.

In that same spirit, we support ensuring that voluntary information can be shared and made available to the TSB when needed, while remaining protected from public disclosure so that reporting remains open, candid and effective.

The amendments also expand the Minister of Transport's authority to issue interim orders that give effect to international standards and agreements and extend the maximum duration of these orders from 14 days to up to one year, with further extension if approved by Governor-in-Council.

From our perspective, this provides Transport Canada with a more agile tool to effectively implement emerging standards and recommended practices. We recognize the intent to harmonize quickly with standards developed by credible international partners such as the International Civil Aviation Organization.

We anticipate that any use of interim orders that directly impacts air navigation services would involve early engagement with NAV CANADA, as has historically been the case.

Bill C-15 also updates the penalties for contravening a ministerial order from \$25,000 per day to up to \$1.5 million per day. To be clear, NAV CANADA has never contravened a ministerial order.

It is important that any future use of such orders fully considers the timeline and complexity of implementing changes to air traffic services, many of which require long planning horizons infrastructure investment, procedure development or regulatory documentation, such as would be the case with a mandated change, increase or restriction to our services.

We would also expect that any associated penalties take into account our not-for-profit status and the time frames realistically required to comply with a ministerial order. As always, we remain committed to working closely with Transport Canada to ensure any expectations are realistic, consultative and aligned with safety and operational feasibility.

Finally, the introduction of explicit vicarious liability for offences or violations committed by employees or representatives while acting on behalf of the organization largely reflects the principles already present in Canadian law. These amendments appropriately exclude certain offences tied to personal conduct outside the scope of employment, and they include a due diligence defence.

Dans le même esprit, nous soutenons la possibilité de partager et de mettre à la disposition du BST les renseignements fournis sur une base volontaire lorsque cela est nécessaire, tout en les protégeant de la divulgation publique afin que les signalements demeurent transparents, honnêtes et efficaces.

Les modifications élargissent également le pouvoir du ministre des Transports de prendre des ordonnances provisoires donnant effet aux normes et accords internationaux et prolongent la durée maximale de ces ordonnances de 14 jours à un an, avec possibilité de prolongation supplémentaire si le gouverneur en conseil l'approuve.

De notre perspective, cela fournit à Transports Canada un outil plus souple pour mettre en œuvre efficacement les nouvelles normes et pratiques recommandées. Nous reconnaissions l'intention d'harmoniser rapidement les normes élaborées par des partenaires internationaux crédibles tels que l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Nous prévoyons que toute utilisation d'ordonnances provisoires ayant une incidence directe sur les services de navigation aérienne nécessiterait une collaboration précoce avec NAV CANADA, comme cela a toujours été le cas par le passé.

Le projet de loi C-15 modifie également les sanctions prévues en cas de non-respect d'un décret ministériel, qui passent de 25 000 \$ par jour à 1,5 million de dollars par jour. Il convient de préciser que NAV CANADA n'a jamais enfreint un décret ministériel.

Il est important que tout usage futur de telles ordonnances tienne pleinement compte du calendrier et de la complexité de la mise en œuvre des changements apportés au service de la circulation aérienne, dont beaucoup nécessitent des horizons de planification à long terme, des investissements dans les infrastructures, l'élaboration de procédures ou la documentation réglementaire, comme ce serait le cas pour un changement, une augmentation ou une restriction obligatoire de nos services.

Nous nous attendons également à ce que toute sanction associée tienne compte de notre statut d'organisme sans but lucratif et des délais réalistes nécessaires pour nous conformer à un arrêté ministériel. Comme toujours, nous restons déterminés à travailler en étroite collaboration avec Transports Canada afin de garantir que toutes les attentes soient réalistes, consultatives et conformes à la sécurité et à la faisabilité opérationnelle.

Enfin, l'introduction d'une responsabilité du fait d'autrui explicite pour les infractions ou violations commises par des employés ou des représentants agissant au nom de l'organisation reflètent largement les principes déjà présents dans le droit canadien. Ces modifications excluent à juste titre certaines infractions liées à la conduite personnelle en dehors du cadre professionnel et prévoient une défense fondée sur la diligence raisonnable.

NAV CANADA already invests heavily in training, quality assurance and oversight, and to the extent that these amendments would apply to us, we consider them consistent with the expectations we place on ourselves in delivering safe, compliant air navigation services.

Mr. Chair, we are not here today to oppose these amendments. NAV CANADA understands that the intention behind them is to reflect in legislation the high standard that organizations like ours already set for themselves. Many of the changes strengthen the aviation safety framework, enhance transparency and align Canada more closely with international expectations.

NAV CANADA remains committed to maintaining a leading safety culture, supporting continuous improvement across the system and working constructively with Transport Canada, the Transportation Safety Board, airlines, airports and all partners to ensure the safest possible environment for travellers and Canadians.

Thank you once again for the opportunity to contribute to the committee's important work. I would be pleased to answer any questions.

The Chair: Thank you, Mr. MacKay.

I will now invite Ms. Hamilton to give her opening remarks. Go ahead, please.

Lisa Hamilton, Vice-President, Corporate Services, General Counsel and Corporate Secretary, Canadian Airport Transport Security Authority: Good evening. Thank you, Mr. Chair and honourable senators, for the invitation to be here today.

I am Lisa Hamilton, Vice-President, Corporate Services, General Counsel and Corporate Secretary at the Canadian Air Transport Security Authority, otherwise known as CATSA. I am joined by Nancy Fitchett, Vice-President, Corporate Affairs and Chief Financial Officer; and Eric Fortier, General Manager of Corporate Affairs.

[Translation]

CATSA was the centrepiece of the Government of Canada's response to the events of September 11, 2001. More specifically, the organization was established on April 1, 2002, to oversee and strengthen aviation security in Canada.

CATSA is a Crown corporation funded by parliamentary appropriations accountable to Parliament through the Minister of Transport and regulated by Transport Canada.

Par ailleurs, NAV CANADA investit déjà massivement dans la formation, l'assurance qualité et la surveillance, et dans la mesure où ces modifications s'appliqueraient à nous, nous les considérons comme conformes aux attentes que nous nous imposons pour fournir des services de navigation aérienne sécuritaires et conformes.

Monsieur le président, nous ne sommes pas ici aujourd'hui pour nous opposer à ce genre de modifications. La direction de NAV CANADA comprend que l'intention derrière celles-ci est de refléter dans la législation les normes élevées que des organisations comme la nôtre se sont déjà fixées. Bon nombre des changements renforcent le cadre de sécurité aérienne, améliorent la transparence et alignent davantage le Canada sur les normes internationales.

Enfin, NAV CANADA reste déterminée à maintenir une culture de sécurité de premier plan, à soutenir l'amélioration continue de l'ensemble du système et à travailler de manière constructive avec Transports Canada, le Bureau de la sécurité des transports, les compagnies aériennes, les aéroports et tous ses partenaires afin de garantir un environnement aussi sécuritaire que possible aux voyageurs et à la population canadienne.

Je vous remercie encore une fois de m'avoir donné l'occasion de contribuer aux travaux importants du comité. Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions.

Le président : Je vous remercie, monsieur MacKay.

Je vais à présent inviter Mme Hamilton à prononcer son discours d'ouverture. Madame Hamilton, allez-y, je vous en prie.

Lisa Hamilton, vice-présidente, Services généraux, avocate générale et secrétaire de la société, Administration canadienne de la sûreté du transport aérien : Bonsoir. Je tiens tout d'abord à vous remercier, monsieur le président et chers sénateurs, de m'avoir invité à prendre la parole aujourd'hui.

Je m'appelle Lisa Hamilton, et je suis vice-présidente, Services généraux, avocate générale et secrétaire de la société, Administration canadienne de la sûreté du transport aérien. Je suis accompagnée par Nancy Fitchett, vice-présidente, Affaires organisationnelles et chef des services financiers, ainsi que par Eric Fortier, gestionnaire principal, Affaires organisationnelles.

[Français]

L'ACSTA a été la pierre angulaire de la réponse du gouvernement du Canada aux événements du 11 septembre 2001. Plus précisément, l'organisation a été créée le 1^{er} avril 2002 afin de superviser et de renforcer la sûreté aérienne du Canada.

L'ACSTA est une société d'État financée par des crédits parlementaires qui rend des comptes au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports et qui est réglementée par Transports Canada.

[English]

As you may already know, CATSA delivers the mandate of security screening at 89 designated airports across the country through a third-party screening contractor model. Playing a key role in Canada's air transportation system, CATSA is responsible for the delivery of pre-board screening, hold-baggage screening, non-passenger screening and the management of restricted area identity card system.

Our mission is to protect the travelling public by providing the highest level of aviation security screening, while ensuring a positive client experience.

In closing, I'd be happy to answer any questions from the committee relating to Bill C-15, the Budget 2025 Implementation Act, and specifically, the proposed amendments to the Aeronautics Act that fall within CATSA's purview. Thank you.

The Chair: Thank you, Ms. Hamilton. I invite Mr. Marier to give his opening remarks.

Yoan Marier, Chair, Transportation Safety Board of Canada: Chair and senators, thank you for the opportunity to comment on the proposed amendments to the Aeronautics Act under Bill C-15.

The Transportation Safety Board of Canada, or TSB, is an independent agency that investigates aviation, marine, pipeline, and railway transportation occurrences in the federal sector. Our mandate is to advance transportation safety by identifying the causes and contributing factors, and by communicating safety risks and recommendations. We do not assign fault, and we do not determine civil or criminal liability.

The TSB was established in 1990 under the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act, referred to as the CTAISB Act. Since that time, the transportation landscape has changed significantly, and expectations for safety oversight have evolved well beyond the environment in which the CTAISB Act was first introduced.

[Translation]

The TSB supports Transport Canada's plan to introduce a voluntary reporting program for aviation safety. Stronger regulatory oversight has been a concern on our watch list for over a decade.

[Traduction]

Comme vous le savez peut-être déjà, l'ACSTA exécute le mandat du contrôle de la sûreté dans 89 aéroports désignés partout au pays au moyen d'un modèle faisant appel à des fournisseurs de services de contrôle externes. En jouant un rôle central dans le réseau de l'aviation du Canada, l'ACSTA est responsable des activités suivantes : le contrôle préembarquement, le contrôle des bagages enregistrés, le contrôle des non-passagers et la gestion du système de cartes d'identité pour les zones réglementées.

Notre mission est de protéger les voyageurs en offrant le plus haut niveau de contrôle de sûreté aérienne, tout en assurant une expérience positive aux clients.

Pour conclure, je me ferai un plaisir de répondre à toutes les questions du comité concernant le projet de loi C-15, Loi d'exécution du budget de 2025, et plus précisément les modifications proposées à la Loi sur l'aéronautique, qui relèvent de la compétence de l'ACSTA. Je vous remercie.

Le président : Merci, madame Hamilton. J'invite M. Marier à faire sa déclaration préliminaire.

Yoan Marier, président, Bureau de la sécurité des transports du Canada : Monsieur le président, honorables sénateurs, merci de me donner l'occasion de formuler des commentaires sur les modifications proposées à la Loi sur l'aéronautique dans le cadre du projet de loi C-15.

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada, ou BST, est un organisme indépendant qui mène des enquêtes sur des événements de transport aérien, maritime, ferroviaire et pipelinier qui relèvent du gouvernement fédéral. Notre mandat est de promouvoir la sécurité des transports en déterminant les causes et les facteurs contributifs, en communiquant les risques pour la sécurité et en émettant des recommandations. Nous ne sommes pas habilités à attribuer ni à déterminer les responsabilités civiles ou pénales.

Le BST a été créé en 1990 en vertu de la Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports, connue sous le nom de Loi sur le BCEATST. Depuis, le paysage des transports a considérablement évolué, et les attentes en matière de surveillance de la sécurité ont largement dépassé le cadre dans lequel la Loi sur le BCEATST est entrée en vigueur.

[Français]

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada soutient le plan de Transports Canada visant à établir un programme de signalement volontaire pour la sécurité aérienne. Une surveillance réglementaire plus rigoureuse représente une préoccupation sur notre liste de surveillance depuis plus de 10 ans.

The amendments to the Aeronautics Act in Bill C-15 move us closer to addressing longstanding safety priorities, as they strengthen safety management systems and Transport Canada's oversight capacity.

[*English*]

The proposed amendments lay the groundwork for a regime of voluntary reporting to TC and establish confidentiality rules with exceptions. While these changes are progressive, the TSB notes that the scope of two exceptions — proposed respectively in paragraph 5.32(d) and subparagraph 5.32(f)(ii) — could result in a missed opportunity to improve transportation safety by limiting the TSB's access to full accident and incident data.

[*Translation*]

The TSB investigates not only accidents but also incidents and unsafe situations that could lead to accidents. "Near misses" offer valuable lessons for improving safety.

[*English*]

Under the TSB Regulations, serious accidents and specific types of incidents must be reported to the TSB. Additionally, per section 22(1) of the CTAISB Act, where a federal department is notified of a transportation occurrence, which includes both accidents and incidents that the TSB has the power to investigate, any department, including TC, must provide the TSB with particulars of the occurrence.

So currently, the proposed section 5.32(d) in the act allows TC to disclose information obtained through voluntary reporting when disclosure is required under an act of Parliament. This ensures TC can notify the TSB of both accidents and incidents as mandated by the CTAISB Act.

By contrast, section 5.32(f)(ii) permits the disclosure of information relating to contraventions of the Aeronautics Act involving accidents that must be reported under the CTAISB Act. It's a narrower scope that excludes incidents, and also occurrences that do not involve Aeronautics Act contraventions, all of which are critical to learning safety lessons.

The wording of section 5.32(f)(ii) could be interpreted as restricting TC's ability to share incident information with the TSB. This could lead to uncertainty about what information can be disclosed to the TSB.

Les modifications à la Loi sur l'aéronautique proposées dans le projet de loi C-15 nous permettent de faire avancer des priorités de longue date en matière de sécurité, car ces modifications renforcent les systèmes de gestion de la sécurité et la capacité de Transports Canada en matière de surveillance.

[*Traduction*]

Les modifications proposées posent les bases d'un régime de signalement volontaire auprès de Transports Canada et établissent des règles de confidentialité assorties d'exceptions. Bien que ces changements représentent une avancée, le BST estime que la portée de deux exceptions — proposées respectivement à l'alinéa 5.32d) et au sous-alinéa 5.32f)(ii) — risque de limiter son accès aux données complètes sur les accidents et les incidents, ce qui représenterait une occasion manquée d'améliorer la sécurité des transports.

[*Français*]

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada enquête non seulement sur les accidents, mais aussi sur les incidents et situations non sécuritaires pouvant mener à des accidents. Les quasi-accidents constituent une occasion de tirer de précieuses leçons et d'améliorer la sécurité.

[*Traduction*]

Aux termes du Règlement sur le BST, les accidents graves et certains types d'incidents doivent être signalés au BST. De plus, conformément au paragraphe 22(1) de la Loi sur le BCEATST, lorsqu'un événement de transport — ce qui comprend à la fois les accidents et les incidents — relevant de la compétence du BST est porté à la connaissance d'un ministère, y compris Transports Canada, celui-ci doit en informer le BST.

Donc, à l'heure actuelle, l'alinéa 5.32d) proposé dans le projet de loi permet à Transports Canada de divulguer des informations obtenues par signalement volontaire lorsque la communication est exigée sous le régime d'une loi fédérale. Cela garantit que Transports Canada peut informer le BST des accidents et incidents, comme l'exige la Loi sur le BCEATST.

En revanche, le sous-alinéa 5.32f)(ii) permet la divulgation de renseignements relatifs aux infractions à la Loi sur l'aéronautique mettant en cause des accidents qui doivent être signalés sous le régime de la Loi sur le BCEATST. Ce champ d'application plus restreint exclut les incidents, ainsi que les événements qui ne concernent pas des infractions à la Loi sur l'aéronautique, mais qui, pourtant, constituent tous des éléments essentiels à l'apprentissage en matière de sécurité.

Le libellé du sous-alinéa 5.32f)(ii) peut être interprété comme une restriction à la capacité de Transports Canada à communiquer au BST des renseignements sur des incidents. Cela pourrait entraîner une incertitude quant aux renseignements pouvant être communiqués au BST.

[Translation]

We ask that the amendments to the Aeronautics Act permit the TSB to receive information concerning all accidents and incidents known to federal departments that the TSB has the power to investigate.

[English]

If TC does not communicate all incident information obtained through voluntary reporting, the TSB may be unaware of details surrounding occurrences.

To address these concerns, the committee could consider amending clause 475 of Bill C-15 to provide clear authority for TC to disclose information for the purpose of notifying the TSB of information regarding aviation accidents and incidents.

The TSB will continue to fulfill its mandate independently and professionally. The more information that we have, the better we can do our job, which is to advance transportation safety for all Canadians. We appreciate the opportunity to contribute this perspective to the committee's work. Thank you.

[Translation]

The Chair: We will now move on to questions from senators.

I would like to advise senators that you will have approximately 5 minutes each for the first round. We will have a second round of questions, if time permits.

[English]

If you wish to ask a question, please alert our clerk. We will add your name to the list. I will invite our deputy chair, Senator Dasko, to ask the first question.

Senator Dasko: Thank you, witnesses, for being here today. This material is somewhat new to me and the committee so I'm very interested in these changes.

I will start with Mr. Marier. When we hear about voluntary reporting versus mandatory reporting, it immediately brings to mind possible issues with voluntary reporting and how people might miss incidents or the voluntary aspect of it might seem a bit problematic.

[Français]

Nous demandons que les modifications à la Loi sur l'aéronautique permettent au Bureau de la sécurité des transports du Canada de recevoir toutes les informations concernant les accidents et incidents connus des ministères fédéraux et sur lesquels le Bureau de la sécurité des transports du Canada a le pouvoir d'enquêter.

[Traduction]

Si Transports Canada ne divulgue pas tous les renseignements sur des incidents obtenus grâce au signalement volontaire, le BST risque de ne pas être au courant des détails entourant ces événements.

Pour répondre à ces préoccupations, le comité pourrait envisager d'amender l'article 475 du projet de loi C-15 afin de fournir à Transports Canada un cadre législatif clair lui permettant de communiquer au BST des renseignements concernant les accidents et les incidents de transport aérien.

Le BST continuera à remplir son mandat de manière indépendante et professionnelle. Plus nous disposons de renseignements, mieux nous pouvons accomplir notre travail, qui consiste à améliorer la sécurité des transports pour l'ensemble des Canadiens. Nous sommes reconnaissants de cette occasion qui nous est offerte de contribuer aux travaux du comité. Je vous remercie.

[Français]

Le président : Nous allons maintenant passer aux questions des sénateurs.

J'aimerais souligner aux sénateurs que vous disposez d'environ cinq minutes pour la première ronde. Nous aurons une deuxième ronde de questions, si le temps le permet.

[Traduction]

Si vous souhaitez poser une question, veuillez en informer notre greffière. Nous ajouterons votre nom à la liste. J'invite notre vice-présidente, la sénatrice Dasko, à poser la première question.

La sénatrice Dasko : Je vous remercie, chers témoins, de votre présence aujourd'hui. Ce dossier est relativement nouveau pour moi et pour le comité, alors je m'intéresse beaucoup à ces modifications.

Je vais commencer par M. Marier. Contrairement au signalement obligatoire, le signalement volontaire nous fait immédiatement penser aux problèmes éventuels qui pourraient se poser en raison de son caractère facultatif, comme le risque que certains incidents ne soient pas signalés par inadvertance.

I wonder if you could drill down a bit more and explain what it is that is voluntary about the reporting and what types of incidents come under the voluntary umbrella versus a mandatory umbrella. Just explain it to me in terms that I might understand as a traveller or a concerned citizen.

Mr. Marier: Well, I will give you my perspective as chair of the TSB, but I suspect my colleague from Transport Canada can complete my response.

At the Transportation Safety Board, there are two types of reports that we get; there are mandatory reports and voluntary reports. A mandatory report is something that an air operator, for instance, has to report to the TSB, an accident, a loss of separation. It is something mandatory that they have to report under the TSB regulations. It is mandated. We also have voluntary reporting, which is something that people can report, but they are not obligated to report it. It could be safety concerns, something that they have observed from a safety perspective they think is preoccupying. That would be a voluntary report. We have our own voluntary reporting system that is called SECURITAS. Somebody, for instance, who works on the ramp at an airport and observes a situation on the ramp that could be problematic could be voluntarily reported even though it is not mandated.

Senator Dasko: They would see some transgression or something?

Mr. Marier: Correct. That could be a voluntary report. We have our own reporting system called SECURITAS.

Senator Dasko: If someone set a fire on a runway would be a voluntary report?

Mr. Marier: We would have to look at the regulations to see what is mandated and what is not mandated then becomes voluntary. Transport Canada, through their changes to the Aeronautics Act, is implementing their own voluntary reporting system to collect information about safety and security incidents.

Senator Dasko: So what isn't mandated is voluntary. Under regulations, you've got the mandated activity.

Mr. Marier: From the TSB's perspective, yes.

Senator Dasko: And then everything else is voluntary?

Mr. Marier: Yes.

Senator Dasko: Thank you.

Je me demande si vous pourriez approfondir un peu plus cette notion pour nous expliquer en quoi consiste un signalement volontaire et quels types d'incidents relèvent du régime volontaire par opposition au régime obligatoire. Expliquez-moi le tout en des termes que je pourrais comprendre en tant que personne appelée à voyager ou en tant que citoyenne préoccupée.

Mr. Marier : Eh bien, je vais vous donner mon point de vue à titre de président du BST, mais je crois que mon collègue de Transports Canada pourra compléter ma réponse.

Au Bureau de la sécurité des transports, nous recevons deux types de rapports : les rapports obligatoires et les rapports volontaires. Un rapport obligatoire porte sur des situations qu'un exploitant aérien, dans ce cas-ci, doit signaler au BST — par exemple, un accident ou une perte d'espacement. Le signalement de telles situations est obligatoire en vertu du règlement sur le BST. C'est une obligation. Nous avons aussi des rapports volontaires, que les gens peuvent transmettre, sans y être obligés. Il peut s'agir de préoccupations en matière de sécurité ou de situations connexes qu'ils observent et qui les inquiètent. Cela ferait donc l'objet d'un rapport volontaire. Nous avons notre propre système de signalement volontaire, appelé SECURITAS. Par exemple, une personne qui travaille sur l'aire de trafic d'un aéroport et qui y observe une situation potentiellement dangereuse pourrait la signaler volontairement, même si ce n'est pas obligatoire.

La sénatrice Dasko : Il s'agirait d'une infraction ou de quelque chose de semblable?

Mr. Marier : C'est exact. Cela pourrait faire l'objet d'un rapport volontaire. Nous avons notre propre système de signalement, appelé SECURITAS.

La sénatrice Dasko : Si quelqu'un provoquait un incendie sur une piste, cela relèverait-il d'un signalement volontaire?

Mr. Marier : Il faudrait examiner le règlement pour voir ce qui est obligatoire, et tout le reste devient alors volontaire. Transports Canada, par l'entremise des modifications à la Loi sur l'aéronautique, met en œuvre son propre système de signalement volontaire pour recueillir des renseignements sur des incidents liés à la sécurité et à la sûreté.

La sénatrice Dasko : Donc, ce qui n'est pas obligatoire relève du régime volontaire. Le règlement prévoit des activités obligatoires.

Mr. Marier : Du point de vue du BST, oui.

La sénatrice Dasko : Puis tout le reste est volontaire?

Mr. Marier : Oui.

La sénatrice Dasko : Je vous remercie.

Mr. MacKay, when I was listening to your presentation, I couldn't help but wonder why some of what's in here is not covered under regulations and would not need to be in an amendment to the act. Can you explain why many of the activities that you've mentioned aren't actually under regulations and why there would be a requirement for amendments?

Mr. MacKay: So from a regulatory perspective, I would look to Transport Canada. They set the regulation and they are our regulator. As NAV CANADA, with an operating certificate and granted the licence to operate the airspace by Transport Canada, we must meet all of their regulatory requirements.

Where we're very interested in voluntary incident reporting and accident reporting, this very much picks up issues, whether it's a controller, a flight service specialist or a pilot. There are errors that are made every day, minor errors. When people feel safe to report, they will report those to the company. From that, we can draw trends and observations because all of those minor errors could eventually lead to a more major incident. When people feel safe to report, they will report. Having this change to the Aeronautics Act brings Transport Canada into what is already the industry tent.

As an industry of air carriers, as the air navigation service provider, or ANSP, we do share this voluntary information, but everybody is reticent to provide it to their regulator unless it is protected because it needs to be vetted, it needs to be thought through so that it can be formulated into an actionable item.

Senator Dasko: But does everyone understand the biases against voluntary reporting, which would be significant? If there were a transgression on the part of an individual, there would be a bias against reporting. How do you deal with those?

Mr. MacKay: In today's environment, even under the safety management system, we have a principle called the Just Culture Policy. Within our own company, the Just Culture requirements do form part of the safety management system regulations for Transport Canada. They do actually protect the individual from punitive actions by the company. Again, from a company or industry perspective, the Just Culture activities cover that. The only time that you would be excluded from that Just Culture-type event would be in showing willful disregard for the regulation or criminal intent or if you were operating under the influence or something like that. Most companies have three or four key envelopes by which you are excluded from the Just Culture principle.

Monsieur MacKay, en écoutant votre exposé, je n'ai pas pu m'empêcher de me demander pourquoi une partie de ce qui se trouve ici n'est pas visée par le règlement, car on n'aurait ainsi pas besoin d'apporter une modification à la loi. Pouvez-vous expliquer pourquoi bon nombre des activités que vous avez mentionnées ne tombent pas sous le coup du règlement et pourquoi il faudrait apporter des modifications?

M. MacKay : En ce qui concerne la réglementation, je m'en remettrais à Transports Canada. C'est lui qui établit les dispositions réglementaires et qui est notre organisme de réglementation. NAV CANADA, qui est titulaire d'un certificat d'exploitation et autorisé par Transports Canada à gérer l'espace aérien, doit respecter toutes ses exigences réglementaires.

Nous nous intéressons beaucoup au signalement volontaire des incidents et au signalement des accidents — que ce soit de la part d'un contrôleur, d'un spécialiste de l'information de vol ou d'un pilote —, car cela permet de détecter les problèmes. Des erreurs mineures se produisent chaque jour. Lorsque les gens se sentent à l'aise de les signaler, ils s'adressent à la société. À partir de là, nous pouvons dégager des tendances et faire des observations, parce que toutes ces erreurs mineures pourraient éventuellement mener à un incident plus grave. Quand les gens ne craignent pas de signaler une situation, ils n'hésitent pas à le faire. Cette modification à la Loi sur l'aéronautique fait intervenir Transports Canada dans ce qui relève déjà de l'industrie.

En tant que membre de l'industrie des transporteurs aériens et à titre de fournisseur de services de navigation aérienne, ou FSNA, NAV CANADA met en commun les renseignements qui lui sont communiqués volontairement, mais tous les intervenants hésitent à les transmettre à leur organisme de réglementation, à moins que ces renseignements bénéficient d'une protection, car ils doivent être vérifiés, examinés en profondeur et formulés de telle sorte qu'on puisse les transformer en mesures concrètes.

La sénatrice Dasko : Est-ce que tout le monde comprend les aspects, parfois très subjectifs, du signalement volontaire? Si une personne commet une infraction, il y aura une réticence à en faire rapport. Comment gérez-vous ces situations?

M. MacKay : Dans le contexte actuel, même dans le cadre du système de gestion de la sécurité, nous appliquons un principe appelé la Politique sur la culture juste. Au sein de notre propre société, les exigences en matière de culture juste font partie du règlement sur le système de gestion de la sécurité de Transports Canada. Elles protègent en fait la personne contre les mesures punitives prises par la société. Encore une fois, du point de vue d'une société ou d'une industrie, les activités liées au principe de la culture juste tiennent compte de cet aspect. Les seules exceptions concernent les cas où il y a un mépris délibéré de la réglementation, une intention criminelle, une conduite avec facultés affaiblies ou quelque chose de ce genre. La plupart des sociétés définissent trois ou quatre situations générales où le principe de culture juste ne s'applique pas.

If we carry this through, our air carriers, we as an ANSP, in our Just Culture environment, we already have that voluntary reporting. This change to the Aeronautics Act then gives us comfort in sharing it directly with a regulator, instead of a more finished product at the end.

Senator Wilson: I have a couple of questions. The first is probably best directed to Mr. Meunier. Mr. Marier made specific observations in terms of the amendments that the committee could consider in order to improve TSB's access to information. I would be interested in Transport Canada's perspective on those suggestions.

Mr. Meunier: Thank you, Senator Wilson. From our perspective, as Mr. MacKay noted, the root of this is actually an element of safety culture. We think that voluntary provision of information will help the positive safety culture across the aviation sector in Canada. It is anchored on good practices that we have seen in other regulators.

As the provision has noted, this is voluntary. We want to make sure that this element of culture transpires across the organization.

I will be clear with this committee, and for the record, that the provisions in here don't decrease the amount of information that TSB currently has under its authorities. As Mr. Marier noted, the provisions in clause 5.32 prescribe that if information is required under the CTAISB Act, as well as the underlying provisions, nothing is being protected under that. An operator would have to disclose to the TSB as part of that.

From our perspective, more conversations will be required with the TSB and our legal departments to ensure we have a proper understanding between both organizations with respect to the act. As Mr. Marier noted, the TSB is independent. For us, there is no intent to influence the TSB with respect to this. The TSB acts under the guidance and requirements of the international standards and practice from International Civil Aviation Organization, the ICAO, that extra team. That independence has to be cherished and protected.

From our perspective, we want to maximize uptake by operators, by NAV CANADA-approved maintenance organizations and airports to disclose.

Clause 5.32(a) allows for written consent to actually disclose outside Transport Canada. That said, from our perspective — coming back to your question, Senator Wilson — there is no

Dans cette optique, nos transporteurs aériens et nous, en tant que FSNA, appliquons déjà le signalement volontaire dans notre cadre de culture juste. Grâce à cette modification à la Loi sur l'aéronautique, nous avons l'assurance de pouvoir communiquer l'information directement à un organisme de réglementation, au lieu d'avoir à présenter un produit plus fini après coup.

Le sénateur Wilson : J'ai quelques questions à poser. La première s'adresse probablement davantage à M. Meunier. M. Marier a fait des observations précises sur les amendements que le comité pourrait envisager afin d'améliorer l'accès du BST aux renseignements. J'aimerais connaître le point de vue de Transports Canada sur ces recommandations.

M. Meunier : Je vous remercie, sénateur Wilson. De notre point de vue, comme M. MacKay l'a souligné, la racine du problème est en fait liée à la culture de sécurité. Nous pensons que la disposition sur la communication volontaire de renseignements contribuera à renforcer la culture positive de la sécurité dans l'ensemble du secteur de l'aviation au Canada. Cela repose sur les bonnes pratiques que nous avons observées auprès d'autres organismes de réglementation.

Comme le prévoit la disposition, c'est volontaire. Nous voulons nous assurer que cet élément imprègne l'ensemble de l'organisation.

Je tiens à préciser aux membres du comité, et aux fins du compte rendu, que les dispositions du projet de loi ne diminuent pas la quantité de renseignements mis à la disposition du BST aux termes de ses pouvoirs actuels. Comme M. Marier l'a fait remarquer, les dispositions de l'article 5.32 prévoient que si des renseignements sont requis sous le régime de la Loi sur le BCEATST, ainsi que des dispositions sous-jacentes, rien n'est protégé aux termes de cette loi. L'exploitant serait tenu de communiquer l'information au BST dans le cadre de ce processus.

Selon nous, il faudra poursuivre les discussions avec le BST et nos services juridiques pour nous assurer que les deux organisations comprennent bien la loi. Comme M. Marier l'a souligné, le BST est une entité indépendante. Nous n'avons aucune intention d'influencer le BST à cet égard. Le BST agit conformément aux directives et aux exigences des normes et pratiques internationales de l'Organisation de l'aviation civile internationale, ou OACI, qui constitue une équipe supplémentaire. Cette indépendance doit être préservée et protégée.

Pour notre part, nous voulons maximiser l'adhésion des exploitants, des organismes de maintenance approuvés par NAV CANADA et des aéroports au régime de divulgation.

L'alinéa 5.32a) permet de communiquer des renseignements par consentement écrit à l'extérieur de Transports Canada. Cela dit, de notre point de vue — pour revenir à votre question,

intent to decrease the amount of information that TSB has. We actually need the TSB to have the proper information to do its investigations. That is something we very much care about.

As for the next step, with respect to after the bill passes, we will be working with the private sector operators, NAV CANADA, as well as the TSB, on what those individual agreements should contain to ensure the data will be, yes, protected, but also used to enhance the safety culture across the country and, at the same time, to support TCMS and the TSB. Thank you, senator.

Senator Wilson: I will follow up on that. Very specifically, though, the proposed or suggested potential amendments are not required for that to happen. That dialogue and those changes can happen in discussion between Transport Canada and the TSB?

Mr. Meunier: That is our understanding, senator.

Senator Wilson: I have a personal curiosity. I am not sure if this is for Mr. Meunier or Mr. MacKay. I am interested in how widespread the drone problem is. What will these legislative changes do to solve it? What is that like for recreational users? What will their experience be like?

Mr. Meunier: This is a very novel problem, Senator Wilson. If you go a public event here on Parliament Hill, as you know, it is a protected zone where drones cannot fly without authorization from the PPS or the RCMP.

Different tools are available for police forces to actually take down drones that could be a threat. Right now, there is no legal authority for them to be able to do that. The purpose here is actually to provide police forces with a proper framework and authorization and training and technology to take down those drones in a safe way and, in essence, to protect aviation safety and avoid a system where there is no regulation for how to take down those drones.

This could affect recreational flyers who are flying in areas that are not suitable for recreational flying. Parliament Hill is one example. We have others across the country where there is critical infrastructure, prisons, large gatherings. In those types of occurrences, a proper framework is needed for police forces to safely take action against drones.

sénateur Wilson —, nous n'avons pas l'intention de réduire la quantité de renseignements mis à la disposition du BST. En fait, il faut que le BST dispose des bons renseignements pour mener ses enquêtes. C'est quelque chose qui nous tient beaucoup à cœur.

Pour ce qui est de la prochaine étape, après l'adoption du projet de loi, nous travaillerons avec les exploitants du secteur privé, NAV CANADA, ainsi qu'avec le BST, sur la teneur éventuelle de chacune de ces ententes pour nous assurer que les données seront non seulement protégées, mais aussi utilisées pour améliorer la culture de sécurité dans tout le pays et, en même temps, pour appuyer la SMTA et le BST. Merci, sénateur.

Le sénateur Wilson : J'ai une question complémentaire. Plus précisément, les amendements proposés ou suggérés ne sont pas nécessaires pour que cela se produise. Ce dialogue et ces changements peuvent se faire dans le cadre des discussions entre Transports Canada et le BST, n'est-ce pas?

M. Meunier : C'est ce que nous croyons comprendre, sénateur.

Le sénateur Wilson : Passons à un sujet qui pique ma curiosité. Je ne sais pas si ma question s'adresse à M. Meunier ou à M. MacKay. Je m'intéresse à l'ampleur du problème des drones. Que feront ces modifications législatives pour y remédier? Qu'en est-il des utilisateurs de drones à des fins récréatives? Quelle sera leur expérience?

M. Meunier : C'est un problème très nouveau, sénateur Wilson. Si vous assistez à un événement public ici, sur la Colline du Parlement, comme vous le savez, c'est une zone protégée où il est interdit de faire voler des drones sans l'autorisation du Service de protection parlementaire ou de la GRC.

Les forces policières disposent de différents outils pour abattre les drones susceptibles de représenter une menace. À l'heure actuelle, elles n'ont pas le pouvoir légal de le faire. L'objectif ici est en fait de fournir aux forces policières un cadre approprié, une autorisation, une formation et les technologies nécessaires pour abattre ces drones en toute sécurité et, essentiellement, protéger la sécurité aérienne et éviter un système où il n'existe aucune réglementation sur la façon de les neutraliser.

Cela pourrait avoir une incidence sur les personnes qui utilisent des drones à des fins récréatives dans des zones qui ne sont pas propices aux vols récréatifs. La Colline du Parlement en est un exemple. Il y en a d'autres au pays : par exemple, les infrastructures essentielles, les prisons, les grands rassemblements. Dans de tels cas, il faut un encadrement adéquat pour que les forces policières puissent agir en toute sécurité contre les drones.

Mr. MacKay: Thank you for the question. When it comes to commercial or recreational flyers, NAV CANADA's responsibility is to protect the safety of conventional aviation at the same time as the drones are trying to grow and expand their work.

To that end, we have applications whereby drone operators can automatically enter their details and be granted an authorization to fly in a certain volume of airspace right away, or they will be told, if they are close to an airport or other restricted area, then a second level of approval is required. But our primary role is to ensure that conventional aircraft can operate within their airspace safely and not have the possibility of colliding with a small drone.

Senator Simons: Thank you. As somebody who flies all the time, I'm really grateful for everything your agencies do to make sure that I am landing safely.

My first question is about the really large increase in fines that Mr. MacKay mentioned. Clause 478 proposes to amend subsections 7.3(3.1) to (5.1) regarding the penalties for an individual, which used to max out at \$5,000, and for a corporation, which used to max out at \$25,000, now have a maximum of \$1.5 million. For NAV CANADA, the fine goes from \$25,000 a day to \$1.5 million per day if the offence continues.

That is an extraordinary increase. Why has there been such a huge increase in fines; what kind of scenario would be proportionate to a fine of that magnitude? That is for Mr. Meunier.

Mr. Meunier: Sorry, senator, I thought your question was directed to Mr. MacKay.

From an enforcement standpoint, the opportunity to increase the amount of the administrative penalties is a good idea since the amounts currently enshrined in law date back to before 2003. They've been aging without increases since then.

I will note, senator, that this is an enabling legislation. Any changes to the administrative monetary penalties, or AMPs as we call them, would have to be changed following the passage of the bill and Royal Assent, and it would have to change in the annex of the Canadian Aviation Regulations and the Canadian Aviation Security Regulations.

Would all the provisions of the regulations apply to \$1.5 million maximum AMP? The answer to that question is, no, of course. I think that the \$1.5 million that you take for

M. MacKay : Je vous remercie de la question. En ce qui concerne les utilisateurs de drones à des fins commerciales ou récréatives, la responsabilité de NAV CANADA est de protéger la sécurité de l'aviation conventionnelle, tout en tenant compte de la croissance des activités liées aux drones.

À cette fin, nous avons des applications qui permettent aux opérateurs de drones d'entrer automatiquement leurs détails et d'obtenir immédiatement une autorisation de voler dans un certain volume de l'espace aérien, ou bien, s'ils sont près d'un aéroport ou d'une autre zone réglementée, de demander une deuxième approbation. Cependant, notre rôle principal est de veiller à ce que les aéronefs conventionnels puissent circuler dans l'espace aérien en toute sécurité, sans risque de collision avec un petit drone.

La sénatrice Simons : Je vous remercie. En tant que personne qui prend l'avion tout le temps, je suis vraiment reconnaissante de tout ce que vos organismes font pour garantir des atterrissages en toute sécurité.

Ma première question porte sur la très forte augmentation des amendes dont M. MacKay a parlé. L'article 478 propose de modifier les paragraphes 7.3(3.1) à (5.1) concernant les sanctions, dont le montant maximal était auparavant plafonné à 5 000 \$ pour une personne physique et à 25 000 \$ pour une personne morale, mais la valeur maximale s'élèverait désormais à 1,5 million de dollars. Pour NAV CANADA, l'amende passe de 25 000 \$ par jour à 1,5 million de dollars par jour si l'infraction se poursuit.

C'est une hausse colossale. Pourquoi les amendes ont-elles augmenté de manière aussi considérable? Quel type de situation justifierait une amende d'une telle ampleur? Ma question s'adresse à M. Meunier.

M. Meunier : Excusez-moi, sénatrice. Je pensais que votre question s'adressait à M. MacKay.

En ce qui concerne l'application de la loi, la possibilité d'augmenter le montant des sanctions administratives est une bonne idée, car les montants actuels prévus par la loi datent d'avant 2003. Ils n'ont pas été augmentés depuis.

Je tiens à souligner, sénatrice, qu'il s'agit d'une loi habilitante. Toute modification des sanctions administratives pécuniaires, ou SAP, comme nous les appelons, devrait être apportée après l'adoption du projet de loi et l'obtention subséquente de la sanction royale. La modification doit en outre avoir été inscrite dans l'annexe du Règlement de l'aviation canadien et du Règlement canadien sur la sûreté aérienne.

Est-ce qu'une SAP maximale de 1,5 million de dollars s'appliquerait à toutes les dispositions du règlement? Bien entendu, la réponse à cette question est non. Je pense que

the organization is the worst-case scenario for the worst type of offence for the most critical safety elements of the Canadian Aviation Regulations.

What you can expect from Transport Canada if the bill passes and gets Royal Assent is that Transport Canada will bring a package to the Treasury Board of Canada Secretariat to update the amount of AMPs that are more proportional to their criticality and there would be a second step that would be required before any of those AMPs take effect. What the legislation does is put an up-to amount for the worst case of the most safety critical article of the regulations.

Senator Simons: You are giving yourself room to grow like when your mother used to buy your pants too long for you on the basis that, by the end of fourth grade, they would fit.

I have a question not necessarily related to the BIA but to a passion project of mine. In clause 467, you have greatly simplified the definition of “screening.” This is a question for Mr. Meunier and for Ms. Hamilton. The definition of screening used to be much longer and specifically enumerated all of the things that you could screen, and now, it is a more general understanding that screening is screening. You don’t enumerate all of those different things that you could screen. Then, in clause 468, you talk about requiring security management systems. Now, we come to my hobby horse.

I have a motion before the Senate that is designed to encourage the government to create a standalone, made-in-Canada verified traveller program. Because right now we piggyback on NEXUS and use a NEXUS card as a proxy for a Canadian security screening. But that means that you have to go through Homeland Security if you want to be a frequent flyer within Canada and just transit through Canadian airports in what I call the “good line.” That means that if you are trans or gender non-binary, you cannot get security clearance. It also means that if you are francophone and you have to submit to English-language interview, you may be precluded from getting that security screening.

Mr. Meunier and Ms. Hamilton, what you would think about the idea of creating a standalone Canadian program for Canadians travelling in Canadian airports that didn’t require American Homeland Security to do the screening, that we would just do the screening ourselves as we already do for half of the NEXUS pass holders?

le montant de 1,5 million de dollars qui s’appliquerait à l’organisme correspond au pire scénario pour le type d’infraction le plus grave concernant les éléments de sûreté les plus sensibles du Règlement canadien de l’aviation.

Si le projet de loi est adopté et qu’il reçoit la sanction royale, attendez-vous à ce que Transports Canada présente au Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada un ensemble de mesures visant à mettre à jour les montants des SAP, afin que ces derniers soient mieux adaptés à la gravité de la faute. Une deuxième étape serait aussi requise avant que ces SAP n’entrent en vigueur. La loi fixe un montant maximal pour le pire scénario qui concerne l’élément de sécurité le plus critique du règlement.

La sénatrice Simons : Vous vous donnez une marge de manœuvre, comme lorsque votre mère vous achetait des pantalons trop longs en pensant qu’ils vous iraient comme un gant lorsque vous arriveriez à la fin de votre quatrième année.

J’ai une question qui ne concerne pas nécessairement la Loi d’exécution du budget, mais qui renvoie à un projet qui me tient à cœur. À l’article 467, vous avez considérablement simplifié la définition du terme « contrôle ». Cette question s’adresse à M. Meunier et à Mme Hamilton. Auparavant, la définition du mot « contrôle » était beaucoup plus longue et énumérait par le détail toutes les choses que l’on pouvait contrôler. Dans la nouvelle définition qui est proposée, on considère de manière plus générale que le contrôle est le contrôle. Vous n’énumérez pas toutes les différentes choses que l’on peut contrôler. Ensuite, à l’article 468, vous parlez de l’obligation de mettre en place des systèmes de gestion de la sûreté. Nous en arrivons maintenant à cette chose à laquelle j’accorde une telle importance.

J’ai présenté au Sénat une motion visant à inciter le gouvernement à créer ici même au Canada un programme distinct de vérification des voyageurs. À l’heure actuelle, nous nous servons du programme NEXUS et du laissez-passer NEXUS comme d’un substitut à un véritable programme canadien de contrôle de sécurité. La situation actuelle force ceux qui souhaitent voyager fréquemment au Canada ou qui doivent simplement transiter par des aéroports canadiens dans ce que j’appelle la « bonne ligne » à passer par le département de la Sécurité intérieure. Cela signifie que si vous êtes transgenre ou non binaire, vous ne pouvez pas obtenir d’habilitation de sûreté. Cela signifie également que si vous êtes francophone et que vous devez vous soumettre à un entretien en anglais, vous risquez de ne pas être en mesure de « passer » ce contrôle de sécurité.

Monsieur Meunier et madame Hamilton, que pensez-vous de l’idée de créer un programme canadien distinct pour les Canadiens qui voyagent dans les aéroports canadiens où l’on n’exigerait pas l’exécution d’un contrôle de sécurité du département américain de la Sécurité intérieure? Que diriez-vous d’un contrôle que nous ferions nous-mêmes, comme nous le faisons déjà pour la moitié des détenteurs du laissez-passer NEXUS?

Mr. Meunier: I can start, then I can turn it over to Ms. Hamilton afterwards. The role of Transport Canada in that standalone system, senator, is actually quite limited. What we do from a Transport Canada standpoint is that we are the regulator for the Canadian Air Transport Security Authority, or CATSA, and provide direction for CATSA in terms of how to do the screening for the verified traveller lines that are in some airports, not all airports, obviously. Our role is related to that and to make sure that the algorithms used in the screening machines are proper for the proportional risk with respect to the people using that line, which is, as you know, a lower risk than from the general line.

That is about the extent of Transport Canada's involvement. I think that your question is actually probably more relevant to the Department of Public Safety, and maybe CATSA has an additional perspective to share on that matter.

Ms. Hamilton: Thank you for the question.

With respect to the current program, CATSA, as my colleague from Transport Canada has indicated, is regulated to conduct screening in accordance with the regulations. In order to receive authorization to differentiate screening for an individual class of passengers, that does have to be stipulated by Transport Canada within the context of the regulatory reform. The class of individuals that are eligible for our Verified Traveller program right now is not within the purview of CATSA to decide those classes of individuals and that would be subject to regulatory reform.

Senator Simons: You see what I mean? It seems odd to me that if you are an American, you can get a Verified Traveller equivalent without getting a NEXUS card. Only Canada requires a foreign country, which does not necessarily share our security protocols, to verify. We provide no capacity for a Canadian who does not want to submit their biometric data to the Donald Trump's Homeland Security apparatus to become a trusted traveller. There is no way for somebody who uses an X rather than an M or F on their identity card to become a trusted traveller. There is no way for a unilingual francophone to become a trusted traveller.

Don't you think it would be better for the functioning of Canadian airports if there were a way for Canadians to be validated as trusted travellers without requiring Donald Trump's blessing?

The Chair: Well.

Senator Simons: It seems to me that under clause 468, if we're going to create classes of persons with aviation security responsibilities to develop and document security management systems and to keep them up to date, this might be a way to do that.

M. Meunier : Je peux commencer, puis je céderai la parole à Mme Hamilton. Le rôle que Transports Canada pourrait jouer dans ce système distinct est en fait assez limité. Transports Canada est l'organisme qui réglemente l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, ou ACSTA, à qui nous fournissons des directives sur la façon de procéder au contrôle des lignes réservées au programme Voyageur vérifié, qui se trouvent dans certains aéroports, mais pas dans la totalité d'entre eux, bien entendu. Notre rôle consiste à veiller à ce que les algorithmes utilisés par les machines de contrôle soient adaptés au risque proportionnel présenté par les personnes qui utilisent cette ligne, risque qui, comme vous le savez, est moins élevé que chez les voyageurs qui empruntent la ligne ordinaire.

C'est à peu près tout ce que fait Transports Canada. Je pense que votre question concerne davantage le ministère de la Sécurité publique, et peut-être que l'ACSTA a un autre point de vue à nous communiquer à ce sujet.

Mme Hamilton : Merci pour votre question.

Comme l'a indiqué mon collègue de Transports Canada au sujet du programme actuel, l'ACSTA est tenue d'effectuer les contrôles conformément au règlement. Pour obtenir l'autorisation de différencier les contrôles pour une catégorie particulière de passagers, il faut que cela soit stipulé par Transports Canada dans le cadre d'une réforme de la réglementation. Présentement, la catégorie de personnes admissibles à notre programme Voyageur vérifié n'est pas du ressort de l'ACSTA. C'est quelque chose qui devra passer par une réforme de la réglementation.

La sénatrice Simons : Vous voyez ce que je veux dire? Il me semble étrange qu'un Américain puisse obtenir un équivalent du programme Voyageur vérifié sans avoir à obtenir un laissez-passer NEXUS. Seul le Canada exige qu'un pays étranger, qui ne souscrit pas nécessairement à nos protocoles de sécurité, procède à une vérification. Nous n'offrons aucune possibilité à un Canadien qui ne souhaite pas soumettre ses données biométriques à l'appareil de sécurité intérieure de Donald Trump de devenir un voyageur fiable. Il n'y a aucun moyen pour une personne qui utilise un X plutôt qu'un M ou un F sur sa carte d'identité de devenir un voyageur fiable. Il n'y a aucun moyen pour un francophone unilingue de devenir un voyageur fiable.

Ne pensez-vous pas qu'il serait préférable pour le fonctionnement des aéroports canadiens qu'il y ait un moyen pour les Canadiens d'être reconnus en tant que voyageurs fiables sans avoir besoin de l'accord de Donald Trump?

Le président : Eh bien.

La sénatrice Simons : Si nous voulons créer des catégories de personnes chargées de la sûreté aérienne afin de mettre sur pied, de documenter et de tenir à jour des systèmes de gestion de la sûreté, il me semble que c'est aux termes de l'article 468 qu'il est possible de le faire.

Mr. Meunier: The only thing that I can say, senator, is from a Transport Canada perspective, our roles are limited to providing CATSA direction — for a traveller that is at lower risk, CATSA's screeners are trained and perform the screening that is expected from that line item in the algorithm.

Senator Simons: Could you not, as Transport Canada working in conjunction with Canadian Border Services Agency — I mean it was Transport Canada who decided how the Verified Traveller program would be structured. It was the Minister of Transport who decided to use the NEXUS program as a proxy. What I'm asking is for Transport Canada to consider the wisdom of a system that is unattached to Donald Trump's particular form of Homeland Security apparatus.

Mr. Meunier: The only thing that I can say is that I was not planning to talk about U.S. politics today, and I hope that you will forgive me for not talking about it.

That said, what I can take as an action item is to discuss with my colleagues at Public Safety Canada what they think would be within the realm of possibility. That said, this would be outside of the purview of civil aviation, *per se*. We would have to work with Public Safety on that matter.

[*Translation*]

Senator Cormier: All the questions I had were already asked by my colleagues.

Further to what Senator Simons mentioned, as a francophone, I had to be interviewed in English to get my NEXUS card. I pretended to be from France and said that I had a very thick accent but did speak a bit of English. I passed. I was just kidding.

When we think about the act, we think of everything that is up in the air—planes, drones—but also of the infrastructure on the ground. Of course, you all have a part to play in the implementation of this act, considering the amendments. You mentioned several data points, the sharing of information and confidentiality. When accidents occur, we know that the speed at which information is shared by the different sectors is crucial. How will the amendments to the act help with the speed at which information is shared while maintaining its confidentiality? I don't know if it's a fair question, but it's the one that comes to mind when I think of all the proposed amendments.

Mr. Meunier: Thank you, Senator Cormier.

As a senator, you often have to travel by plane. Planes departing on time require a little bit of magic. Many different moving parts have to align to make it happen. Mechanics have to

M. Meunier : La seule chose que je peux dire, sénatrice, c'est que de notre point de vue, le rôle de Transports Canada se limite à fournir des lignes directrices à l'ACSTA — pour un voyageur présentant un risque faible, les agents de contrôle de l'ACSTA sont formés et effectuent le contrôle prévu par cet élément de l'algorithme.

La sénatrice Simons : En tant que ministère, Transports Canada ne pourrait-il pas travailler en collaboration avec l'Agence des services frontaliers du Canada. Après tout, c'est Transports Canada qui a décidé de la structure du programme Voyageur vérifié. C'est le ministre des Transports qui a décidé d'utiliser le programme NEXUS comme intermédiaire. Ce que je demande, c'est que Transports Canada examine la pertinence d'un système qui ne serait pas lié à l'appareil de sécurité intérieure particulier de Donald Trump.

M. Meunier : La seule chose que je peux dire, c'est que je n'avais pas l'intention de parler de la politique américaine aujourd'hui. J'espère que vous me pardonnerez de ne pas en parler.

Cela dit, ce que je peux faire, c'est discuter avec mes collègues de Sécurité publique Canada de ce qu'ils estiment être dans le domaine du possible. Cela ne relèverait pas de l'aviation civile en tant que telle. Il faudra que nous travaillions avec le ministère de la Sécurité publique à ce sujet.

[*Français*]

Le sénateur Cormier : Toutes mes questions ont été posées par mes collègues.

Pour commenter ce que la sénatrice Simons a dit, je suis francophone et j'ai dû passer mon entrevue en anglais pour obtenir ma carte NEXUS. J'ai fait semblant et lui ai dit que je venais de France et que j'avais un gros accent, mais que je pouvais parler anglais. Je l'ai réussi. C'est une blague.

Quand on pense à la loi, on pense à tout ce qui est en l'air, l'avion, les drones, mais aussi les infrastructures au sol. Évidemment, vous avez tous un rôle à jouer dans la mise en œuvre de cette loi compte tenu des amendements. Vous avez parlé de plusieurs données, de transmission d'informations et de confidentialité d'information. On sait qu'en cas d'accident, la rapidité de la transmission de l'information dans les différents secteurs est importante. Comment les amendements apportés vont-ils aider à la rapidité de la transmission de cette information et du maintien de la confidentialité? Je ne sais pas si c'est une question pertinente, mais c'est celle qui me vient en tête quand je pense à l'ensemble des amendements proposés.

M. Meunier : Merci, sénateur Cormier.

Dans votre rôle, vous devez voyager souvent par avion. Il y a un certain élément de magie pour qu'un avion parte à l'heure. Plusieurs éléments doivent s'enchaîner pour que cela puisse se

make sure the plane is in flying order, the cabin crew has to be good, the airport has to have a gate available and CATSA has to perform its screening operations.

This year marks the 81st anniversary of the International Civil Aviation Organization, or ICAO, the only United Nations organization based in Canada, in Montreal.

Over the ICAO's 80-year existence, air travel fatality rates have gone down by more than 99%. There is something amazing in the fact that everywhere in the world, even on a flight from Montreal to, say, Angola, the captain will always be sitting on the left and the co-pilot on the right, and the air navigation rules for transoceanic flight will be the same, no matter which air traffic controller is directing traffic. Then, once the plane lands in Angola, the rules on the ground will be the same as everywhere else. In a world where we often disagree on things, the fact that we managed to agree and make sure everyone speaks the same language is sort of magical.

When we talk about ways to work together to improve aviation safety, maybe sharing data and improving information systems is the door that hasn't been opened yet or the fruit that's waiting to be picked.

There's something to be said for strengthening the safety culture across the country and making sure that people can communicate and that we can obtain data from other organizations that play a major role in aviation safety. We can fine-tune our surveillance procedures, our surveillance interval, and see if there's something about operations over high mountains. We can then pull the data out and send it to high-mountain operators and confirm that they're good safety practices that smaller operators maybe haven't thought of. But if we have enough data to put the pieces of the puzzle together and see what makes sense for flying over high mountains, we can make that data available and help even small-scale operators improve their safety culture. That would raise the bar for everyone. That is the sort of thing we have in mind with the amendments.

Mr. Marier: At the TSB, information is at the core of everything we do. Collecting information on accidents to make sure they never happen again is what we do every single day. Accessing this information is vital for us. During our investigations, information comes from Transport Canada,

produire. Il faut que les mécaniciens s'assurent que l'avion est navigable, qu'il y ait un bon équipage de cabine, que l'aéroport ait une porte d'embarquement, que l'ACSTA fasse son travail de dépistage. Toutes ces pièces doivent s'aligner pour que l'avion puisse décoller.

Cette année, on célèbre le 81^e anniversaire de l'Organisation de l'aviation civile internationale. C'est le seul organisme des Nations unies basé au Canada, soit à Montréal.

Depuis les 80 ans de l'OACI, le taux de fatalité en aviation a baissé de plus de 99 %. Il y a un élément extraordinaire là-dedans qui fait en sorte que dans le monde, si vous êtes un pilote et vous partez de Montréal pour aller en Angola, le commandant sera toujours assis à gauche et le copilote à droite, les règles de navigation aérienne pour traverser l'océan seront les mêmes au fur et à mesure que vous changez de contrôleur aérien. Quand vous atterrissez en Angola, vous aurez les mêmes règles au sol. Or, dans un monde où souvent l'on ne s'entend pas sur des choses, le fait qu'en matière d'aviation on ait réussi à s'aligner et à faire en sorte que tout le monde parle le même langage est un élément magique.

Quand on parle de comment travailler ensemble sur les données pour faire en sorte qu'on veuille aller plus loin en matière de sécurité aérienne, les données ou le fait d'avoir un meilleur système d'information sont peut-être la prochaine porte ou le fruit qui n'a pas été cueilli encore.

Le fait qu'on fait grandir la culture de sécurité à travers le pays et qu'on fasse en sorte que les gens puissent se parler et que nous puissions avoir les données auprès d'autres organisations qui ont un rôle important pour la sécurité aérienne, il y a quelque chose qui est important. On peut ajuster nos procédures de surveillance, notre intervalle de surveillance, et voir si l'on constate des éléments envoyés par les opérations en haute montagne. On peut sortir des informations et les présenter aux opérateurs en haute montagne en leur confirmant qu'il s'agit de bonnes pratiques de sécurité. Peut-être comme petit opérateur, vous n'avez pas vraiment pensé à cela. Mais si l'on a assez de données pour être capable de mettre les pièces du casse-tête ensemble et faire en sorte de montrer ce qui est logique en matière d'aviation pour les hautes montagnes, on a quelque chose qu'on peut rendre disponible et faire en sorte que les transporteurs, même les petits, puissent augmenter leur culture de sécurité. Ainsi, on monte la barre pour tout le monde. C'est un peu cela l'objectif que nous avons en tête avec les amendements.

Mr. Marier : Au BST, l'information est à la base de nos travaux. C'est ce qu'on fait tous les jours. On recueille des renseignements sur ce qui s'est passé pour éviter qu'un accident se reproduise à l'avenir. Pour nous, l'accès à ces informations est capital. Lorsqu'on fait une enquête, les informations proviennent

NAV CANADA, the operators—many different sources. We try to be as transparent as possible about the information that we receive and use in our investigation reports. We try to be as transparent as possible.

That being said, we recognize that keeping the data we collect confidential and aggregated may be very beneficial. We understand that operators may not want to see the name of their business mentioned. We recognize the benefits in collecting data in a confidential manner. The TSB should have access to this information to improve transportation safety, and data should be flowing from Transport Canada to the TSB to ensure that we have access to it to improve aviation safety.

Senator Cormier: You don't have the system?

Mr. Marier: We do. It's just that the new voluntary transmission system proposed by Transport Canada will add a layer of confidentiality to the reports that it will receive on a voluntary basis. We don't want that layer of confidentiality to prevent the sharing of information between them and us, because we need that information to improve safety.

[English]

Mr. MacKay: To add a practical example, Transport Canada currently has an active group called Collaborative Analysis Groups. It's quite amazing when you're in this meeting and you have air carriers, competitors in the commercial sphere, us as the air navigation service provider and, in the safety realm, we are all laying bare all of our errors, things that have happened and aggregating that.

When we have an accident, we look back and we say, "We should have seen that coming." If you go back through that data, you can actually pick through it and find what that trigger was, that cause. With that Collaborative Analysis Group, currently — all of us as industry — we are aggregating our data and telling Transport Canada here's where the issue is.

With this protection, we want to bring Transport Canada into that initial discussion so we can share with them our raw data and have them there as part of that conversation. That's probably the most practical, current, in-force example that we have today.

de Transports Canada, de NAV CANADA, des opérateurs, donc de plusieurs sources. Or, l'on essaie d'être le plus transparent possible par rapport aux informations qu'on reçoit et qu'on communique dans nos rapports d'enquête. On essaie d'être le plus transparent possible.

Cela dit, l'on reconnaît qu'il puisse y avoir des bénéfices forts à récolter des renseignements de façon confidentielle de façon à ce que ces renseignements soient agrégés. Nous comprenons qu'un opérateur ne veut pas toujours voir le nom de son entreprise cité. On reconnaît l'avantage de récolter ces renseignements de façon confidentielle. Au BST, on devrait avoir accès à ces renseignements pour améliorer la sécurité des transports, donc il devrait y avoir un flot d'information qui vient de Transports Canada vers le BST pour s'assurer qu'on ait accès à cela afin d'améliorer la sécurité aérienne.

Le sénateur Cormier : Vous n'avez pas le système?

M. Marier : On l'a actuellement. C'est que le nouveau système de transmission volontaire que propose Transports Canada ajoutera une couche de confidentialité par rapport aux rapports volontaires qui lui seront transmis. On cherche à éviter que cette couche de confidentialité vienne brimer le partage d'information entre nos deux ministères, car nous en avons besoin pour accroître la sécurité.

[Traduction]

M. MacKay : Pour ajouter un exemple concret, Transports Canada dispose actuellement de quelque chose que l'on appelle les « groupes d'analyse collaborative ». C'est assez étonnant lorsque vous participez aux réunions de ces groupes et que vous avez des transporteurs aériens, des concurrents dans le domaine commercial, nous en tant que fournisseur de services de navigation aérienne et que, dans une optique de sécurité, nous exposons nos erreurs respectives, les choses qui se sont produites, et nous les agrégeons.

Lorsqu'un accident se produit, nous regardons en arrière et nous nous disons : « Nous aurions dû le prévoir ». Les données peuvent être passées au crible afin de trouver le déclencheur, la cause de l'accident. Avec ces groupes d'analyse collaborative, l'ensemble des intervenants de l'industrie peuvent regrouper leurs données et indiquer à Transports Canada où se situe le problème.

Grâce à ce mécanisme de protection, nous voulons faire participer Transports Canada aux discussions initiales et lui permettre de communiquer ses données brutes et de veiller à ce qu'elles soient incluses dans la conversation. C'est probablement l'exemple le plus pratique, le plus actuel et le plus concret dont nous disposons aujourd'hui.

[Translation]

Senator Miville-Dechêne: Many of the questions I had have already been asked.

I'll try to get into the issue of fines in a bit more detail. I read through the material that was provided to us, and I understand that fines for companies were too low. Companies viewed them as a minor expense. The fines that you issue when there's a violation or a contravention are too low. What can you tell someone like me, who doesn't work in an airport, about the kinds of repeat violations that are committed by the companies that pay these very low fines? What should we be worried about?

Mr. Meunier: Thank you for the question, Senator Miville-Dechêne.

All the fines we issue are posted on our website. There is a mix of different fines issued to individuals for failure to comply with a navigation order.

Senator Miville-Dechêne: I understand. Bad passengers.

Mr. Meunier: One of the key aspects of the act that we haven't touched upon tonight is the concept of performance-based regulations, where the goal of the act is to ensure that maintenance organization manuals are approved by the regulator before being implemented by the maintenance organizations. If organizations fail to adhere to their manuals, it is a violation not of regulations, but of their own manuals. The goal of the act is to make sure that failure by these organizations to comply with their own procedures or manuals would be actionable by Transport Canada. That would be my answer to the first part of your question about why accountability on performance-based regulations is important. We want to ensure companies are accountable for their manuals and also, to your other point, be held vicariously liable. That's the first aspect.

Regarding repeat violations, we use an incremental law enforcement approach. Typically, for a first violation, a business or individual would get a verbal or written warning. We never choose to maximize fines. Our goal is to make sure that people go back to following the regulations in a safe manner. That is always our first objective.

Senator Miville-Dechêne: If you change the law, it's because not enough people are—

[Français]

La sénatrice Miville-Dechêne : Plusieurs de mes questions ont été posées.

Je vais essayer d'aller un peu plus loin dans la question des amendes, parce qu'en lisant le matériel qu'on nous a donné, je comprends que les amendes pour les compagnies étaient trop basses. Elles sont perçues comme des dépenses mineures pour les entreprises. Quand il y a une violation ou une contravention, le genre d'amende que vous imposez est trop bas. À l'intention de quelqu'un qui ne travaille pas dans un aéroport, pourriez-vous me dire quels genres de violations sont faits à répétition par des sociétés qui paient des amendes trop basses? De quoi devrait-on s'inquiéter?

M. Meunier : Merci, sénatrice Miville-Dechêne, pour cette question.

Toutes les amendes que l'on impose sont sur le site Web où il y a un mélange d'amendes imposées à des personnes pour ne pas avoir respecté un ordre de navigation.

La sénatrice Miville-Dechêne : Je comprends. Les mauvais voyageurs.

M. Meunier : L'un des éléments clés de la loi dont on n'a pas parlé ce soir est le concept de réglementation axée sur la performance où l'objectif de la loi est de faire en sorte que les manuels d'une organisation de maintenance doivent être approuvés par le régulateur puis mis en œuvre par l'organisation de maintenance. S'ils ne sont pas respectés par l'organisation de maintenance, cela n'est pas une violation d'une réglementation, mais de leur propre manuel. L'objectif avec la loi est de faire en sorte que le non-respect de leur procédure ou leur manuel deviendrait une action par laquelle Transports Canada pourrait prendre des actions d'application de la loi envers ces organisations. C'est peut-être pour répondre à la première partie de votre question, soit la raison pour laquelle la responsabilité sur les réglementations axées sur la performance est importante. On veut faire en sorte que les compagnies soient responsables de leurs manuels et sur l'autre aspect, sur la responsabilité indirecte, que leur compagnie soit également responsable. C'est le premier élément.

Sur les actions à répétition, ce qui arrive est que notre processus d'application de la loi utilise une approche graduée. Pour une première infraction, typiquement, une organisation ou une personne pourrait avoir un avertissement verbal ou écrit. Notre choix n'est jamais de maximiser l'amende. Notre objectif est de faire en sorte que les personnes reviennent en respect de la réglementation et fassent en sorte de se conformer de façon sécuritaire à la réglementation. C'est toujours cela notre premier objectif.

La sénatrice Miville-Dechêne : Si vous changez la loi, c'est qu'il n'y a pas assez de gens qui —

Mr. Meunier: Compared to other regulations-style acts such as the Pilotage Act or the Radiocommunication Act, the fines are much higher than what would be expected.

As I believe Mr. MacKay said in his opening statement, the goal is not for NAV CANADA to collect more fines, but to make sure that the fines are in line with what could happen in the worst-case scenario. Based on our analysis, we believe the maximum amount set out in the act should be increased.

Senator Miville-Dechêne: I'm trying to understand the interim orders issue. That's new, if I understand correctly? What exactly is new about that? Previously, amending regulations was a very lengthy process. Explain to me in simple and concrete terms what that would change.

Mr. Meunier: There's already a section about interim orders in the act. Some of the elements are already there. Interim orders can be made for health and safety reasons. The minister has made such orders before in certain situations.

For example, when the drone industry boomed about 10 years ago, there were no regulations. The minister ended up having to regulate this new technology. He used an interim order to cover the risks of collision between drones and airplanes. Every 14 days, the minister had to sign a new interim order identical to the one he made 14 days prior. That tool was not well suited to what the minister had to do.

Eventually, new regulations were approved by the Treasury Board and the Governor in Council and published in Part 9 of the Canadian Aviation Regulations. The change was made to allow the minister to make interim orders for one year and the Governor in Council to extend them for another two years.

Generally, this is more in line with the Treasury Board framework for approving new regulations. The new addition allows the minister to enshrine standards and practices issued and recommended by the ICAO—and therefore already negotiated with stakeholders and other ICAO member countries—using ministerial orders. This wasn't the case before. Afterwards, it goes through the regulatory process.

Senator Miville-Dechêne: And this is kept up-to-date?

M. Meunier : Si je compare avec d'autres lois à saveur réglementaire, comme la Loi sur le pilotage, la Loi sur la radiocommunication, les amendes sont beaucoup plus élevées que ce à quoi l'on s'attend.

Je pense que M. MacKay l'a dit dans son allocution d'ouverture, l'objectif n'est pas de faire en sorte que NAV Canada ait plus d'amendes, c'est plutôt de faire en sorte que les amendes soient proportionnelles à ce qui pourrait se passer dans le pire des cas. Selon notre analyse, on pense que le maximum inclus dans la loi devrait être augmenté.

La sénatrice Miville-Dechêne : Je veux essayer de comprendre la question des arrêtés d'urgence. C'est nouveau si je comprends bien? Qu'est-ce qui est exactement nouveau là-dedans? Auparavant, si vous vouliez changer la réglementation, vous deviez passer par un système très long. Expliquez-moi simplement et concrètement ce que ça donne.

Mr. Meunier : La section d'arrêté d'urgence existe déjà dans la loi. Il y a quelques éléments qui s'y trouvent déjà. Ça peut être un arrêté d'urgence de santé et de sécurité. Le ministre a déjà eu l'occasion de prendre des arrêtés d'urgence pour certaines situations.

Par exemple, quand le secteur des drones a explosé il y a une dizaine d'années, il n'y avait pas de réglementation sur les drones. Le ministre s'est trouvé dans une situation où il devait réglementer cette technologie émergente. Il avait utilisé un arrêté d'urgence comme outil dans le cas de risque de collision entre les drones et l'aviation. Donc, à chaque 14 jours, le ministre devait signer un nouvel arrêté d'urgence qui était le même que celui d'il y a 14 jours. Ce n'était pas un outil proportionnel à ce que le ministre devait faire.

Éventuellement, il y a une réglementation publiée et approuvée par le Conseil du Trésor et le gouverneur en conseil qui a été publiée dans la partie 9 du Règlement de l'aviation canadienne. Le nouvel élément est de faire en sorte que le ministre pourra le prendre pour un an et le gouverneur en conseil pourra le prolonger pour deux années supplémentaires.

De façon générale, cela s'aligne davantage avec le cadre du Conseil du Trésor pour l'approbation d'une nouvelle réglementation. L'élément additionnel qu'on a ajouté est que si c'est une nouvelle norme ou pratique qui est recommandée et qui a été émise par l'Organisation de l'aviation civile internationale — donc qui était déjà négociée avec les intervenants et les autres pays au sein de l'aviation civile internationale — le ministre pourra encaisser cette nouvelle norme via un arrêté ministériel. Ce qui n'était pas le cas avant. Par la suite, ils suivent le processus réglementaire.

La sénatrice Miville-Dechêne : Ça se tient à jour?

Mr. Meunier: Yes, updates happen more quickly because we're not non-compliant with the ICAO while the regulatory process is ongoing. It is very rare for the Treasury Board to change a standard that was already negotiated with 193 member countries.

Senator Miville-Dechêne: I understand. Thank you very much.

[English]

Senator Osler: Thank you to all the witnesses for being here today. I believe my question is best directed to Mr. Meunier of Transport Canada, but anyone else can answer. I'm going to go back to the drones.

As you all know, multiple sites in Europe have reported mysterious drones over airports, power plants, military sites. For example, several European airports had to close or suspend operations for periods of time. And in most, if not all, the situations, I think the drones penetrated airspace and then left fairly quickly.

So my question is regarding 479, section 7.42, the authorization for interference. I'll read it to you:

The Minister may, on any terms that the Minister considers appropriate, authorize any person or class of persons to interfere with the operation of a remotely piloted aircraft system or with the performance of the duties of any crew member or any remotely piloted aircraft system if the issuance of authorization is, in the Minister's opinion, in the public interest or necessary for aviation safety or security.

First, how would that be authorized? If the minister deems that it's necessary to interfere, do those lines of communication already exist, say, between the minister's office to call municipal police forces, province police forces or RCMP? Because it has to be done in a fast, timely manner. As you see in Europe, the drones go in, they go out, no one knows where they came from.

Second, is "necessary for aviation safety or security" just aviation? What if there are, say, drones over a power plant or a water reservoir, that's not aviation safety or security but it is national security. So again, this is for Mr. Meunier, or anyone else who would like to answer.

M. Meunier : Oui, ça se tient à jour plus rapidement, parce que ça nous permet de ne pas être en non-conformité avec l'OACI le temps que le processus réglementaire suive son cours. C'est rare pour le Conseil du Trésor de changer une norme qui a déjà été négociée avec 193 pays membres.

La sénatrice Miville-Dechêne : Je comprends. Merci beaucoup.

[Traduction]

La sénatrice Osler : Merci à tous les témoins d'être ici aujourd'hui. Je pense que ma question s'adresse plutôt à M. Meunier, de Transports Canada, mais tout le monde peut y répondre. J'aimerais revenir sur la question des drones.

Comme vous le savez tous, plusieurs sites en Europe ont signalé la présence de drones mystérieux au-dessus d'aéroports, de centrales électriques et de sites militaires. Par exemple, plusieurs aéroports européens ont dû cesser ou suspendre leurs activités pendant un certain temps à cause de la présence de ces engins. Je crois que dans la plupart des cas, sinon tous, les drones ont pénétré l'espace aérien puis en sont sortis assez rapidement.

Ma question porte donc sur l'article 479 du projet de loi, où il est question de l'adjonction de l'article 7.42, qui concerne l'autorisation de perturber. Je vais vous le lire :

Le ministre peut autoriser, aux conditions qu'il juge indiquées, toute personne, individuellement ou au titre de son appartenance à une catégorie déterminée, à perturber le fonctionnement d'un système d'aéronef télépiloté ou à gêner l'exercice des fonctions du membre d'équipage d'un tel système s'il estime que la délivrance de l'autorisation est dans l'intérêt public ou qu'elle est requise pour la sécurité ou la sûreté aérienne.

Premièrement, comment cela serait-il autorisé? Si le ministre estime qu'il est nécessaire d'intervenir, ces voies de communication existent-elles déjà, par exemple entre le bureau du ministre et les forces de police municipales, provinciales ou la GRC? Car cela doit se faire rapidement et en temps opportun. Comme on l'a vu en Europe, les drones arrivent, repartent, et personne ne sait d'où ils viennent.

Deuxièmement, le segment « requise pour la sécurité ou la sûreté aérienne » concerne-t-il uniquement l'aviation? Que se passe-t-il s'il y a, par exemple, des drones au-dessus d'une centrale électrique ou d'un réservoir d'eau? Cela ne relève pas de la sécurité ou de la sûreté aérienne, mais de la sécurité nationale. Encore une fois, cette question s'adresse à M. Meunier ou à toute autre personne qui souhaiterait y répondre.

Mr. Meunier: I will add a couple things. Thank you, senator, for that question.

Budget 2023 actually provided funding to Transport Canada and the RCMP to develop a counter-drone strategy. What you see today is a bit of the results of the decisions made in Budget 2023 when we consulted National Defence and RCMP to what would be the proper legislative tools for us to be able to manage a counter-drone strategy.

I would note a couple things. First, there is already a delegation — I'm trying to remember the exact number of police forces, I think it's around 15 or so across the country that have the delegation to say on the spot, take action against a drone because the police force in the jurisdiction determines there is an immediate issue with respect to a misbehaviour by a drone.

The purpose of the way this was worded was first to actually make sure that the language aligns with the Aeronautics Act mandate, which is about aviation safety and security. We have to make sure that it aligns with the overall purpose of the act. That said, I can say that we are aware of some critical infrastructure, which you have noted in your remarks, and we think some of the technologies that we are considering that could perhaps be suitable in other instances as well.

What we want to avoid is an approach where an organization, a company that is in the business of taking down drones, has a technology that is so powerful that it could actually impact higher aviation, general aviation. We want to make sure that it's proportional to the action we want to be taking, it is circumscribed and it's safe; maybe that's the link perhaps that you can see with respect to aviation safety and security. We want to make sure that, yes, the drone is managed appropriately, but there is no impact on NAV CANADA's system, there is no impact on higher-level aviation that could be in the vicinity. So you can perhaps see a link with that in my answer.

Senator Osler: Thank you, sir.

Senator Arnold: Thank you all for being here tonight. Honestly, I don't know that there are any questions left, but drones do seem to be a preoccupation.

In light of these hugely increased fees, I would hate to think that someone unknowingly got in trouble. Is it even possible to just mistakenly do something wrong with a drone?

M. Meunier : J'ajouterai deux ou trois choses. Merci, sénatrice, pour cette question.

Le budget de 2023 a en fait prévu des fonds à l'intention de Transports Canada et de la GRC afin qu'ils élaborent une stratégie de lutte contre les drones. Ce que vous voyez aujourd'hui est en quelque sorte le résultat de décisions prises dans le budget de 2023, lorsque nous avons consulté la Défense nationale et la GRC pour établir quels étaient les outils législatifs dont nous avions besoin pour gérer une stratégie de lutte contre les drones.

Je voudrais souligner deux ou trois choses. Premièrement, il existe déjà une délégation — j'essaie de me souvenir du nombre exact de forces de police, je pense qu'il y en a environ 15 dans tout le pays — qui a le pouvoir de prendre des mesures immédiates lorsque les forces de police de l'administration concernée établissent l'existence d'un problème lié au comportement inapproprié d'un drone.

Le but de cette formulation était d'abord de s'assurer que le libellé soit conforme au mandat de la Loi sur l'aéronautique, qui concerne la sécurité et la sûreté aériennes. Nous devons nous assurer que cela correspond à l'objectif général de la loi. Cela dit, je peux affirmer que nous sommes conscients de l'existence des infrastructures essentielles dont vous venez de parler, et que nous croyons que certaines des technologies envisagées pourraient également convenir dans d'autres cas.

Ce que nous voulons éviter, c'est une approche où une organisation ou une entreprise se consacrant à la destruction des drones disposerait d'une technologie si puissante qu'elle pourrait se répercuter sur l'aviation d'un niveau supérieur, sur l'aviation classique. Nous voulons nous assurer que cette technologie est proportionnelle à l'action souhaitée, qu'elle est circonscrite et qu'elle est sécuritaire. C'est peut-être là le lien que vous pouvez établir entre la sécurité et la sûreté aériennes. Nous voulons nous assurer que le drone est effectivement géré de façon appropriée, mais sans que cela ait la moindre incidence sur le système de NAV CANADA ou sur l'aviation ordinaire qui pourrait se trouver à proximité. Vous pouvez donc peut-être voir un lien avec cela dans ma réponse.

La sénatrice Osler : Merci, monsieur.

La sénatrice Arnold : Merci à tous d'être ici ce soir. Honnêtement, je ne sais pas s'il reste des questions, mais les drones semblent être une préoccupation.

Compte tenu de l'augmentation considérable des frais, je serais très contrariée de savoir que quelqu'un pourrait se retrouver dans une situation délicate sans le savoir. Est-il même possible de faire quelque chose de mal par inadvertance avec un drone?

Mr. Meunier: Maybe, senator, I can answer that question with an image I often use in the department is that for drone pilots that don't respect the rules there are three Cs, as we call them. There are the clueless that have no idea that there is actually a regulation associated with drones and they shouldn't interfere with aviation. There are the careless, those that know and say, "I am going to gamble and try to do it anyway." And there are criminal minds. So I think some of the proposals here with respect to the counter drone are not so much there to affect the clueless because for the clueless people, you can just go and see that person and say, "I'm going to ask you to, please, bring your drone back." It is designed for other types of incidents that are of a higher importance. Maybe that's how I can answer your question, senator.

Senator Arnold: Thank you.

Senator Mohamed: I may be really off base here, but one of the things that occurred to me was unruly behaviour onboard aircraft; everyone here has seen that video where everyone else is taping everyone else and there are really bad characters on planes. Those aren't the unknowing; those are just badly behaved individuals.

So if you think about the fines that are being increased, I think about what my colleague was saying, how do people know?

The idea of the increased fines is to deter people, yes? How do you properly communicate this as a deterrent for people who may consider I don't want to spend \$1.5 million or \$150,000 if I do something, understanding it would be scaled up to get to that point?

How do you communicate to people? Is it a deterrent when you communicate to people? Part of that is, if you look at the last five years, how many incidents have there been to warrant this kind of ramp-up? Give us an idea of what that looks like if you wouldn't mind, please.

Mr. Meunier: I would have to get back to you on the exact stats. However, Mr. MacKay noted earlier the Collaborative Analysis Group that Transport Canada chairs.

This element of unruly passengers was perhaps one of the top three elements that came up as a risk to aviation safety as identified by the group.

That said, as you've correctly noted, the answer to this problem is on several fronts. Yes, there could be tactics, de-escalation that can be used by the cabin crew. Yes, there is additional information that would have to be provided, and obviously additional admonishment, monetary penalties up to —

M. Meunier : Sénatrice, je peux peut-être répondre à cette question avec une image que j'utilise souvent au ministère, à savoir que chez les pilotes de drones qui ne respectent pas les règles, il existe trois types de personnes. Il y a les ignorants, qui n'ont aucune idée qu'il existe en fait une réglementation relative aux drones et qu'ils ne doivent pas interférer avec l'aviation. Il y a les imprudents, c'est-à-dire ceux qui connaissent la réglementation et qui se disent : « Je vais prendre un risque et le faire quand même. » Et enfin, il y a les esprits criminels. Je pense donc que certaines des propositions présentées ici concernant la lutte contre les drones ne visent pas tant à influencer les ignorants, car dans leur cas, il suffit d'aller les voir et de leur dire : « Je vais vous demander de bien vouloir ramener votre drone au sol. » Les propositions sont donc destinées à d'autres types d'incidents plus graves. C'est ce que je pourrais répondre à votre question, sénatrice.

La sénatrice Arnold : Je vous remercie.

La sénatrice Mohamed : Je suis peut-être complètement à côté de la plaque, mais l'une des choses qui m'est venue à l'esprit, c'est le comportement indiscipliné à bord des avions. Tout le monde ici a vu cette vidéo où tout le monde filme tout le monde et où il y a des personnages exécrables dans les avions. Ce ne sont pas des gens inconscients, mais simplement des individus qui se conduisent mal.

Donc, si vous pensez à l'augmentation des amendes, je pense à ce que disait ma collègue : comment les gens vont-ils le savoir?

L'idée d'augmenter les amendes, c'est de dissuader les gens, n'est-ce pas? Comment communiquez-vous correctement cette mesure dissuasive aux personnes qui, si elles apprenaient jusqu'où les amendes peuvent désormais aller, pourraient se faire la réflexion qu'elles ne veulent pas avoir à payer 1,5 million de dollars ou 150 000 \$ pour avoir fait telle ou telle chose?

Comment informe-t-on les gens de cela? Est-ce dissuasif quand vous les en informez? Une partie de la réponse réside dans le nombre d'incidents qui se sont produits au cours des cinq dernières années et qui justifient une telle augmentation. Pouvez-vous nous donner une idée de ce à quoi cela ressemble?

M. Meunier : Je vais devoir vous communiquer les chiffres exacts plus tard. Cependant, M. MacKay a mentionné tout à l'heure le Groupe d'analyse collaborative que préside Transports Canada.

Cet élément lié aux passagers turbulents figurait peut-être parmi les trois principaux éléments désignés par le groupe comme présentant un risque pour la sécurité aérienne.

Cela dit, comme vous l'avez justement fait remarquer, la réponse à ce problème existe sur plusieurs fronts. Oui, l'équipage de cabine pourrait avoir recours à des tactiques ou des mesures de désescalade. Oui, il faudrait fournir des renseignements supplémentaires, et évidemment des

is actually part of the recipe that I think we use as part of a communication product. I think one of the big drivers for those increased fines was actually the trend under unruly behaviour.

I'm sure the committee will meet representatives of air operators and you will probably hear that from them in terms of the cost of a diversion. Costs by an unruly passenger is in the thousands of dollars for an air operator because of the delays associated with the flight. Then sometimes the crew times out with respect to the time it takes. It has a ripple effect.

Yes, some of the unruly passengers can be charged under the Criminal Code, but this is to add additional tools that would actually hopefully help reduce the number of unruly passengers in Canada. It's part of the mix of what we think would be helpful. Thank you.

Senator Mohamed: Thank you.

The Chair: Perhaps I could ask you a question on division 28, part 5 of the Aeronautics Act. In what circumstances might the Minister of Transport need to use the new powers rather than the usual regulatory processes to make interim orders that give effect to international standards, agreements, conventions and arrangements?

Mr. Meunier: I can take that, Senator Smith. Thank you very much for the question.

I want to say a few times a month there are new standards for recommended practices that come from the International Civil Aviation Organization. Canada doesn't exactly have discretion with respect to the timeline that is set by the ICAO to actually bring some of those standard recommended practices in force. Sometimes the timeline can be six months or a year.

For us to go through an amendment to the Canadian Aviation Regulations, put it through against that one process, consultation, and then due process will take around two to two and a half years, give or take.

You can imagine many of the provisions stemming from the ICAO would be pertinent. Sometimes we have enough lead time to do it through the regular process. That said, if the bill passes, even if the minister would be able to take interim orders, those amendments would have to go through a Treasury Board process during those three years.

The international norms coming from the ICAO would be the prime example I think, senator, in terms of why the minister would be able to use that.

avertisements supplémentaires, des sanctions péquénaires pouvant aller jusqu'à... En fait, cela fait partie de la solution que nous utilisons, je pense, dans le cadre d'un produit de communication. Je crois que l'un des principaux facteurs à l'origine de la hausse des amendes était en fait la tendance à adopter des comportements turbulents.

Je suis sûr que le comité rencontrera des représentants des transporteurs aériens, et vous entendrez probablement parler du coût d'un déroutement. Les coûts liés à un passager turbulent s'élèvent à des milliers de dollars pour un transporteur aérien, en raison des retards associés au vol. Parfois, l'équipage dépasse le nombre d'heures de travail autorisé, et cela a un effet domino.

Oui, certains passagers turbulents peuvent être poursuivis en vertu du Code criminel, mais le but de ces mesures est d'ajouter d'autres outils qui, espérons-le, contribueront à réduire le nombre de passagers turbulents au Canada. Cela fait partie de l'ensemble des mesures que nous estimons utiles. Je vous remercie d'avoir posé cette question.

La sénatrice Mohamed : Merci.

Le président : Je pourrais peut-être vous poser une question concernant la section 28 de la partie 5 de la Loi sur l'aéronautique. Dans quelles circonstances le ministre des Transports pourrait-il avoir besoin d'utiliser ses nouveaux pouvoirs plutôt que les processus réglementaires habituels pour prendre des décrets provisoires donnant effet aux normes, accords, conventions et arrangements internationaux?

M. Meunier : Je peux répondre à cette question, sénateur Smith, et je vous remercie de l'avoir posée.

Je tiens à préciser que plusieurs fois par mois, l'Organisation de l'aviation civile internationale publie de nouvelles normes relatives aux pratiques recommandées. Le Canada n'a pas vraiment son mot à dire quant au délai fixé par l'OACI pour mettre en œuvre certaines de ces normes. Ce délai peut parfois être de six mois ou d'un an.

Deux ans à deux ans et demi, à peu près, sont nécessaires pour modifier le Règlement de l'aviation canadien et le soumettre à ce processus, à des consultations, puis à la procédure établie.

Vous pouvez imaginer que bon nombre des dispositions émanant de l'OACI sont pertinentes. Parfois, nous avons suffisamment de temps pour suivre le processus habituel. Cela dit, si le projet de loi est adopté, ces modifications devront franchir les étapes du processus du Conseil du Trésor pendant ces trois années, même si le ministre peut prendre des décrets provisoires.

Sénateur, je crois que les normes internationales émanant de l'OACI seraient le meilleur exemple pour expliquer la raison pour laquelle le ministre pourrait utiliser ces pouvoirs.

The Chair: Thank you.

Senator Simons: I wanted to ask about vicarious liability, which Mr. MacKay mentioned. In the act, there are new sections that appear to establish that a person can be held liable for a violation if their employee or agent commits an illegal act, regardless of whether that individual is identified or prosecuted. It seems to be sufficient for the prosecution to prove the act was committed by a representative of the accused person, but not to prove that the accused directed the action.

I'm wondering, Mr. Meunier, if you could talk a little bit about why the vicarious liability conditions are structured that way and, Mr. MacKay, if you wanted to talk about what that might mean for a regulated agency such as NAV CANADA.

Mr. Meunier: Thank you, Senator Simons, for this question. I will leave Mr. MacKay to speak about what it means for one of the operators to comment on.

On vicarious liability, we have over 700 inspectors across the country, and every time I speak to them, this is something that they feel is important for them to be able to do their job properly. Sometimes they find non-compliance with an approved maintenance organization. An AME, for example, would have incorrectly signed a maintenance release for a part. But the individual followed the procedure of the company. It doesn't seem fair to take it against the AME who signed based on the procedures of the company correctly, but the problem was elsewhere.

If we have to go against the approved maintenance organization, we should be able to do that if the procedures are improperly designed.

That said, in the current system, the enforcement action would be against the individual. This act actually makes the accountability reside where it should be.

Senator Simons: At one point a pilot could be held vicariously liable for malfeasance by members of his crew.

Mr. Meunier: I think there is a specific provision with respect to that. That said, the captain of the aircraft is not responsible for the cabin crew. There's an element with respect to that which is that they're not regulated the same way.

Maybe I'll ask Mr. MacKay to comment from a NAV CANADA perspective on what this concept of vicarious liability means to them.

Le président : Je vous remercie.

La sénatrice Simons : Je voudrais poser une question au sujet de la responsabilité indirecte, dont M. MacKay a parlé. La loi contient de nouveaux articles qui semblent établir qu'une personne peut être tenue responsable d'une infraction si son employé ou son mandataire commet un acte illégal, que cette personne soit identifiée ou poursuivie ou non. Il semble suffire que le procureur prouve que l'acte a été commis par un représentant de la personne accusée, sans avoir à prouver que cette personne a ordonné cet acte.

Monsieur Meunier, je me demande si vous pourriez nous expliquer brièvement pourquoi les conditions de responsabilité indirecte sont structurées de cette manière et, monsieur MacKay, je me demande si vous pourriez nous dire ce que cela pourrait signifier pour un organisme réglementé tel que NAV CANADA.

Mr. Meunier : Sénatrice Simons, je vous remercie de cette question. Je vais laisser M. MacKay vous expliquer ce que cela signifie pour l'un des transporteurs.

En ce qui concerne la responsabilité indirecte, nous avons plus de 700 inspecteurs partout au pays, et chaque fois que je leur parle, ils me disent que c'est une mesure qu'ils jugent importante pour pouvoir faire leur travail correctement. Il leur arrive parfois de repérer des cas de non-conformité au sein d'une entreprise de maintenance agréée. Un technicien d'entretien d'aéronefs a, par exemple, signé à tort une certification après maintenance pour une pièce. Cependant, cette personne a suivi la procédure de l'entreprise. Il ne semble pas juste de s'en prendre au technicien d'entretien d'aéronefs qui a signé ce document en se basant correctement sur les procédures de l'entreprise, alors que le problème se situait ailleurs.

Si nous devons nous en prendre à l'entreprise de maintenance agréée, nous devrions pouvoir le faire si ses procédures sont mal conçues.

Cela dit, selon le système actuel, les mesures d'application de la loi seraient prises à l'encontre de la personne. En réalité, la loi fait en sorte que la responsabilité incombe à qui de droit.

La sénatrice Simons : À un moment donné, un pilote pourrait être tenu responsable d'une infraction commise par un membre de son équipage.

Mr. Meunier : Je pense qu'il y a une disposition particulière à ce sujet. Cela dit, le commandant de bord n'est pas responsable de l'équipage de cabine. Il y a un élément à prendre en compte à cet égard, à savoir que ces travailleurs ne sont pas réglementés de la même manière.

Je vais peut-être demander à M. MacKay de nous donner le point de vue de NAV CANADA à propos de ce que signifie pour eux le concept de responsabilité indirecte.

Mr. MacKay: The way that we understand the amendment is it does clarify that organizational accountability and not focusing on the individual punishment.

Again, a practical example is there are items that fall under aviation that are very much a dual responsibility. As an example, one of those would be the maintenance of an expiry date on a license or a medical certificate. The individual holds responsibility to ensure they're qualified through their licensing and medical to act in that position. The company also holds a responsibility to ensure its people are also licensed. That's the way we see this carrying over.

Senator Simons: It doesn't give you pause or concern?

Mr. MacKay: No.

Senator Simons: To the contrary, okay, it provides clarity.

Now I have a question for Ms. Hamilton. I'm coming back to my hobby horse.

In my work on this topic about the Canadian traveller pass, of one the things we have heard from the airport council a concern that when they're figuring out how to deploy their CATSA workers, that if not enough people are going through the verified traveller line, it doesn't make sense for them to staff that line.

People who travel through the Ottawa international airport often will know that that airport only has its NEXUS line open, it's verified traveller line, open for rush hours and the rest of the time the line is closed, which sometimes creates problems for travellers who expected not to have to decant all of their shampoo bottles and toothpaste.

I know it is outside the purview of what we are talking about, but I will cling to the sections I cited earlier to ask you, from CATSA's perspective, how do those deployment decisions get made? Are those made by the airport authority? Are those made by CATSA? Who is deciding which lines are open, when, and where to deploy the CATSA resources?

Ms. Hamilton: Thank you, senator, for your question.

I can answer this at a reasonably high level, because it's not my area of expertise at CATSA. But I can assure you that it is CATSA, in conjunction with its screening contractors who are

M. MacKay : À notre connaissance, cet amendement clarifie la responsabilité organisationnelle, au lieu de mettre l'accent sur les sanctions personnelles.

Là encore, un exemple concret serait les éléments de l'aviation qui relèvent très largement d'une double responsabilité. À titre d'exemple, on peut citer la tenue à jour d'une date d'expiration sur un permis ou un certificat médical. La personne a la responsabilité de s'assurer qu'elle est qualifiée pour occuper son poste grâce à son permis et à son certificat médical. L'entreprise a également la responsabilité de s'assurer que ses employés sont aussi titulaires d'un permis. C'est ainsi que nous voyons les choses se dérouler.

La sénatrice Simons : Cet amendement ne vous fait pas réfléchir ou craindre quelque chose?

M. MacKay : Non.

La sénatrice Simons : D'accord. Vous estimez au contraire que l'amendement apporte des éclaircissements.

J'ai maintenant une question à poser à Mme Hamilton. Je reviens à mon sujet de prédilection.

Dans le cadre de mes travaux portant sur le laissez-passer pour les voyageurs canadiens, l'une des préoccupations soulevées par le Conseil des aéroports concerne le déploiement des travailleurs de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, ou ACSTA. En effet, si le nombre de voyageurs qui empruntent la voie réservée aux voyageurs vérifiés est insuffisant, il n'est pas logique pour eux d'affecter du personnel à cette voie.

Les personnes qui transitent régulièrement par l'aéroport international d'Ottawa savent que la voie NEXUS, réservée aux voyageurs vérifiés, n'est ouverte que pendant les heures de pointe. Le reste du temps, cette voie est fermée, ce qui pose parfois des problèmes aux voyageurs qui pensaient ne pas avoir à transvaser tous leurs flacons de shampoing et leurs tubes de dentifrice.

Je sais que cela dépasse le cadre de notre discussion, mais je m'en tiendrai aux sections que j'ai citées plus tôt pour vous demander comment, du point de vue de l'ACSTA, ces décisions de déploiement sont prises. Sont-elles prises par les autorités aéroportuaires? Sont-elles prises par l'ACSTA? Qui décide des voies à ouvrir, ainsi que du moment et de l'endroit où déployer les ressources de l'ACSTA?

Mme Hamilton : Sénatrice, je vous remercie de votre question.

Je peux répondre à cette question de manière assez générale, car ce n'est pas mon domaine de compétence à l'ACSTA. Cependant, je peux vous assurer que c'est l'ACSTA qui anticipe

third-party service delivery model, anticipates, forecasts, schedules and deploys the staff, the screening officers at the checkpoints. And we do so based on predicted demands, flight schedules and things like that.

In terms of making a decision on what lines are open based on demand at that particular hour, day, week, that is within the responsibility of CATSA. We do that through modelling in order to achieve a wait time service-level target of 95% of passengers screened within 15 minutes or less at the busiest airports across the country. We achieved that in the past year. We met a 97% target.

Senator Simons: That is very good and a pleasant change from what it was a couple of years ago right after the COVID peak where the lines were long indeed. As someone who travels a lot, I have seen the benefit of that.

There was some discussion today about people who might accidentally be found in contravention. My staff pulled up an example for me that says:

No person shall have in their possession a hand-held laser with a power output rating greater than 1 milliwatt

(a) in the municipalities of Montréal, Toronto and Vancouver regions . . . or

(b) within a 10-km radius of the geometric centre of an airport or heliport.

It is an odd clause because it suggests that you could have one of these things if you live in Winnipeg or Halifax but not if you live in Toronto, and I do not know how many people know whether they are within a 10-kilometre radius of the geometric centre of an airport. Not to be “gotcha” about this, but it does seem that there is a potential for people to do things that may be legitimately dangerous to air safety without understanding the consequences of their actions.

Mr. Meunier: The reason for this provision was actually based on a high number of — typically young — individuals with a hobby of pointing lasers in the cockpit of aircraft.

Senator Simons: That sounds like a very bad plan.

Mr. Meunier: We agree with your assessment, senator. The reason for that provision was to have a strict liability. It made it easier for the police of jurisdiction to determine if someone was

et prévoit les besoins et qui planifie et déploie les membres du personnel, c'est-à-dire les agents de contrôle, aux points de contrôle, en collaboration avec les fournisseurs de services de contrôle qui relèvent d'un modèle de prestation de services par des tiers. Et nous le faisons en fonction des prévisions de la demande, des horaires de vol et d'autres facteurs de ce genre.

En ce qui concerne les décisions relatives aux voies ouvertes qui sont prises en fonction de la demande prévue à une heure, un jour ou une semaine donné, elles relèvent de l'ACSTA. Nous utilisons des modèles pour atteindre un objectif en matière de niveau de service qui correspond à 95 % des passagers contrôlés en 15 minutes ou moins dans les aéroports les plus fréquentés du pays. Nous avons atteint cet objectif l'année dernière. En fait, nous avons réussi à offrir ce niveau de service à 97 % des passagers.

La sénatrice Simons : C'est très bien, et c'est un changement agréable par rapport à ce qui se passait il y a quelques années, juste après le sommet de la pandémie de COVID, au moment où les files d'attente étaient vraiment longues. En tant que grande voyageuse, j'ai pu constater les avantages de cette mesure.

Il y a eu aujourd'hui une discussion au sujet des personnes qui pourraient accidentellement enfreindre les règles. Mon équipe m'a donné un exemple qui stipule ce qui suit :

Il est interdit à toute personne d'avoir en sa possession un laser portatif dont la puissance nominale de sortie est de plus de un milliwatt (mW) dans les zones suivantes :

a) dans les limites des municipalités des régions de Montréal, de Toronto et de Vancouver... ou

b) dans un rayon de 10 km du centre géométrique d'un aéroport ou d'un heliport.

Cet article est étrange, car il laisse entendre que vous pouvez posséder l'un de ces objets si vous vivez à Winnipeg ou à Halifax, mais pas si vous vivez à Toronto. De plus, je ne sais pas combien de personnes savent si elles se trouvent dans un rayon de 10 kilomètres du centre géométrique d'un aéroport. Je n'essaie pas d'être malin, mais il semble qu'il soit possible que des gens commettent des actes qui peuvent légitimement mettre en danger la sécurité aérienne, sans comprendre les conséquences de leurs actes.

Mr. Meunier : La raison d'être de cette disposition était en fait liée au nombre élevé de personnes, habituellement jeunes, qui avaient pour passe-temps de pointer des lasers vers les postes de pilotage des avions.

La sénatrice Simons : Cela semble être une très mauvaise idée.

Mr. Meunier : Sénatrice, nous approuvons votre évaluation de ce risque. Cette disposition visait à instaurer une responsabilité stricte. Elle permettait aux forces de police compétentes de

close to the airport with something they are not supposed to have but do. That, for us, was an effective deterrent with respect to individuals in the vicinity of the airport pointing lasers at aircraft.

You are right that other cities were not included in those amendments. The reason is that we didn't have enough data showing the same level of problem in those communities. I believe our recent statistics do not indicate that that is the case at this time.

Senator Simons: Sometimes these things are almost viral in a real medical sense. It becomes a thing that people do and then it kind of burns out. I do not want to call it a hobby, because it is obviously maliciously stupid, but has the craze for doing this burnt itself out or is it still a problem?

Mr. Meunier: There have been fewer reports of that in the last little while; you are correct. There has been a high-profile campaign by a number of actors in the industry, including the Air Line Pilots Association, to show people what it means and the impact this laser would have in the cockpit. It temporarily blinds the pilot. This is telling in terms of what it means. Some pilots were injured because of that.

I do not want to claim victory, senator. I do not want to be complacent about it, but this is something that, for us, warranted action. We took action. It is less of a problem than it used to be. That said, when we need to take action on those things, we will because this has the potential to incapacitate pilots at a very critical phase of flight, and we think it is a safety issue.

The Chair: I hope you all recognize one of Canada's leading journalists from Western Canada with a piercing and outstanding question, senator.

Senator Simons: Just like a laser, right in your eyes.

[Translation]

Senator Cormier: During COVID, for instance, there were tons of complaints filed with the Commissioner of Official Languages regarding passenger safety. I know that Transport Canada, as a department, has a responsibility under the Official Languages Act, even if it's not exactly within the realm of the Aeronautics Act. There's a link between the two, however.

déterminer plus facilement si une personne se trouvait à proximité de l'aéroport avec un objet qu'elle n'était pas censée avoir, mais qu'elle avait pourtant en sa possession. Pour nous, cela constituait un moyen efficace de dissuader des personnes qui se trouvaient à proximité de l'aéroport et qui pointaient des lasers vers des avions.

Cependant, vous avez raison. D'autres villes n'ont pas été mentionnées dans ces amendements. Elles ne l'ont pas été parce que nous ne disposions pas de données suffisantes pour démontrer qu'un problème de la même gravité existait dans ces collectivités. Je crois que nos statistiques récentes n'indiquent toujours pas que ce soit le cas à l'heure actuelle.

La sénatrice Simons : Parfois, ces comportements sont presque viraux au sens médical du terme. Cela devient une mode, puis ça passe. Je ne veux pas appeler ça un passe-temps, car c'est manifestement stupide et malveillant, mais cette mode est-elle passée, ou est-ce toujours un problème?

M. Meunier : Vous avez raison. Il y a eu moins de signalements de ce type ces derniers temps. Une campagne très médiatisée a été menée par plusieurs acteurs du secteur, notamment l'Association des pilotes de ligne, afin d'expliquer au public ce que ce comportement signifie et l'incidence que ce laser peut avoir dans le poste de pilotage. Il aveugle temporairement le pilote, ce qui en dit long sur la signification de ce geste. Certains pilotes ont été blessés en raison de ces actes.

Je ne veux pas crier victoire, sénatrice. Je ne veux pas baisser la garde à cet égard, car c'est un geste qui, selon nous, justifiait une action. Nous avons pris des mesures, même si le problème est moins grave qu'auparavant. Cela dit, lorsque nous devrons prendre des mesures à ce sujet, nous le ferons, car ce geste peut rendre les pilotes incapables d'agir à un moment crucial du vol, et nous estimons qu'il s'agit là d'un problème de sécurité.

Le président : J'espère, mesdames et messieurs les sénateurs, que vous reconnaîtrez tous l'une des plus grandes journalistes de l'Ouest canadien, qui a posé une question percutante et remarquable.

La sénatrice Simons : Comme un rayon laser, droit dans les yeux.

[Français]

Le sénateur Cormier : Durant la COVID, entre autres, il y a eu énormément de plaintes déposées au commissaire aux langues officielles concernant la sécurité des voyageurs. Je sais que Transports Canada, comme ministère, a une responsabilité en vertu de la Loi sur les langues officielles, bien que cela ne se situe pas exactement dans le spectre de la Loi sur l'aéronautique. Il existe toutefois un lien entre les deux.

Under the Official Languages Act, Transport Canada is responsible for Part IV, making sure that airport services are offered in both official languages. It's a matter of passenger safety. On the other hand, Part V of the act, regarding language in the workplace, states that employees can use the official language of their choice. In emergency situations, when passengers cannot be served in their own language, it can cause problems and lead to official complaints.

Mr. Meunier and Ms. Hamilton, my question is for you both, because it concerns airports and their security staff. What can you tell us about this issue? Can you give us examples of incidents that occurred? You could also explain what is being done to comply with the Official Languages Act insofar as the goal of the amendments is to improve the safety of the population.

Mr. Meunier: Thank you for the question, senator.

Transport Canada's responsibilities regarding aviation safety in terms of official languages are enshrined in the Commercial Air Service Standards, which require safety presentations in the passenger cabin to be made in both official languages and documents in the seat pockets to be bilingual or illustrated with pictograms so that they be understood in both official languages.

In terms of aviation safety, interactions between passengers and flight attendants are likely to be the only direct service received by passengers. That being said, beyond these obligations that every Canadian airline must comply with under the Commercial Air Service Standards, only Air Canada is subject to the Official Languages Act under the Air Canada Public Participation Act. These obligations are unique to Air Canada and are found only in this act. Civil aviation regulations include only the cabin safety obligations that I mentioned.

Senator Cormier: The law also applies to airports if I'm not mistaken.

Mr. Meunier: I'll let the CATSA address the security screening.

Transport Canada's civil aviation regulations for airports only pertain to airport certification, more specifically with respect to airside equipment: runway lighting, location of airside signage,

En vertu de la Loi sur les langues officielles, Transports Canada est responsable, d'une part, de la partie IV, soit de s'assurer que les services offerts dans les aéroports soient offerts dans les deux langues officielles. Je pense ici à la sécurité du voyageur. Il y a également la partie V de la loi qui touche la langue de travail qui stipule que les employés peuvent parler la langue officielle de leur choix. En situation d'urgence, quand on ne peut pas être servi dans la langue de son choix, cela peut causer des problèmes de sécurité et des plaintes peuvent ensuite être déposées.

Monsieur Meunier et madame Hamilton, ma question s'adresse à vous deux, car cela touche également les aéroports et les travailleurs qui s'y trouvent et qui sont chargés de la sécurité. Alors, que pouvez-vous nous dire sur ces questions? Pouvez-vous nous parler d'incidents qui se sont produits? Vous pourriez également nous dire comment cette loi est respectée dans le contexte où les amendements visent à assurer une meilleure sécurité de la population.

M. Meunier : Merci pour la question, monsieur le sénateur.

Les responsabilités de Transports Canada reliées à la sécurité de l'aviation en matière de langues officielles sont enchaînées dans les Normes de service aérien commercial. Ces normes requièrent que les présentations de sécurité dans la cabine des avions soient faites dans les deux langues officielles et que les documents qui se trouvent dans la pochette du siège avant des passagers soient bilingues ou illustrés de pictogrammes afin qu'ils soient compris dans l'une ou l'autre des deux langues officielles.

En matière de sécurité de l'aviation, la proximité entre le passager et l'agent de bord est peut-être le service direct que le passager aura. Cela étant dit, au-delà de ces obligations que tous les transporteurs canadiens doivent respecter en vertu des normes du service aérien commercial, seule Air Canada est assujettie aux langues officielles en vertu de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada. Ce sont les obligations qui sont uniques à Air Canada et qui se trouvent uniquement dans cette loi. En matière d'aviation civile, la réglementation prévoit seulement les obligations en matière de sécurité de la cabine que j'ai identifiées.

Le sénateur Cormier : La loi s'applique aussi aux aéroports, si je ne m'abuse.

M. Meunier : Je vais laisser l'ACSTA aborder la question du filtre de sécurité.

Pour Transports Canada, notre réglementation pour les aéroports en aviation civile est uniquement reliée à la certification des aéroports, plus spécifiquement à l'équipement

et cetera. If you're enquiring about what happens inside the actual terminals, that falls within the purview of another group within Transport Canada unrelated to aviation safety.

Senator Cormier: I get that, but you understand that this is about safety?

Mr. Meunier: Yes, I understand perfectly.

[English]

Ms. Hamilton: Thank you for your question. I'm happy to respond on behalf of CATSA.

It is extremely important from a security perspective, from a communication-with-the-passenger perspective. CATSA is required to provide screening services in both official languages.

We oversee the delivery of that obligation by our screening contractors. We have provisions within our service contracts with them to ensure that obligation is fulfilled, for a number of reasons, including to ensure that the security processes are being carried out appropriately.

More recently, we took an additional step — from a passenger perspective — of deploying what we called the “facilitator program” across the country, which is designed to facilitate passengers in a number of ways, including provision of service in both official languages, as well as accessibility and other distinct requirements at the checkpoint.

We do survey passengers on whether they were served in the language of their choice and we are happy to report that we received a 96% survey result from passengers with respect to having received service in the language of their choice.

Senator Cormier: I must have been a part of the 4% then. Thank you.

The Chair: It looks like we have run our course at this particular time.

Senator Simons: I could ask another 10 or 12 questions.

The Chair: I know. But I had a line underneath the table pulling at your leg not to do that.

I would like to thank our witnesses for being here today. We certainly appreciate the way you answered the questions and the completeness of your answers and responses. We thank you very much.

qui est situé du côté air : lumières de piste et géographie des écriveaux sur le côté piste, par exemple. Si vous vous intéressez à ce qui se passe dans les terminaux d'aéroport comme tels, cela est couvert par un autre groupe de Transports Canada qui n'est pas relié à la sécurité de l'aviation.

Le sénateur Cormier : Je comprends, mais vous comprenez que je vous parle ici de sécurité?

M. Meunier : Je comprends tout à fait ce que vous dites.

[Traduction]

Mme Hamilton : Je vous remercie de votre question, et je suis heureuse d'y répondre au nom de l'ACSTA.

Elle importe énormément du point de vue de la sécurité et de la communication avec les passagers. L'ACSTA est tenue de fournir des services de contrôle dans les deux langues officielles.

Nous surveillons la mise en œuvre de cette obligation qui est assurée par nos fournisseurs de services de contrôle. Nos contrats de service avec eux contiennent des dispositions visant à garantir le respect de cette obligation, et ce pour plusieurs raisons, dont la nécessité de garantir que les procédures de sécurité sont correctement appliquées.

Plus récemment, nous avons franchi une étape supplémentaire — du point de vue des passagers — en déployant à l'échelle nationale ce que nous avons appelé le « programme de facilitation », qui vise à aider les passagers de plusieurs façons, notamment en leur offrant des services dans les deux langues officielles et en répondant à leurs besoins particuliers en matière d'accessibilité et à d'autres besoins aux points de contrôle.

Nous interrogeons les passagers pour savoir s'ils ont été servis dans la langue de leur choix, et nous sommes heureux d'annoncer que 96 % des passagers interrogés ont déclaré avoir été servis dans la langue de leur choix.

Le sénateur Cormier : Je devais donc faire partie des 4 autres %. Je vous remercie de vos réponses.

Le président : À ce stade, notre réunion semble être arrivée à sa fin.

La sénatrice Simons : Je pourrais poser 10 ou 12 autres questions.

Le président : Je le sais, mais j'avais placé une corde sous la table qui tirait votre jambe pour vous décourager de le faire.

Je tiens à remercier nos témoins de s'être joints à nous aujourd'hui. Nous vous sommes sincèrement reconnaissants de la façon dont vous avez répondu aux questions et l'exhaustivité de vos réponses. Nous vous en remercions infiniment.

If there is anything that you want to write back to us on, in terms of any of the questions that were asked, we would love to have anything written back from you, any answers, by December 17, 2025. Thank you again. You were very accommodating with us and we appreciate it.

S'il y a quoi que ce soit que vous aimeriez ajouter au sujet des questions qui vous ont été posées, nous serions ravis de recevoir vos réponses supplémentaires par écrit d'ici le 17 décembre 2025. Je vous remercie encore une fois de votre participation. Vous vous êtes montrés très conciliants avec nous, et nous vous en sommes reconnaissants.

(The committee continued in camera.)

(La séance se poursuit à huis clos.)
