

EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, February 4, 2026

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met with videoconference this day at 6:45 p.m. [ET] to study 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, for the consideration of a draft report.

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

[*Translation*]

The Chair: Welcome to the Standing Senate Committee on Transport and Communications. My name is Larry Smith, senator from Quebec and chair of this committee.

I would now like to ask my colleagues to introduce themselves.

[*English*]

Senator Simons: Good evening. I'm Senator Paula Simons. I come from Alberta, Treaty 6 territory.

Senator Quinn: Jim Quinn, New Brunswick.

Senator Wilson: Good evening, Duncan Wilson, British Columbia.

Senator Mohamed: Welcome, I'm Farah Mohamed from Ontario.

[*Translation*]

Senator Cormier: Good evening. René Cormier from New Brunswick.

[*English*]

Senator Lewis: Todd Lewis from Saskatchewan.

[*Translation*]

Senator Aucoin: Good evening. Réjean Aucoin from Nova Scotia.

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

[*English*]

Senator Dasko: Donna Dasko, senator from Ontario.

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

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 4 février 2026

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 45 (HE), avec 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 portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 4 novembre 2025; et à huis clos, pour étudier une ébauche de rapport.

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

[*Français*]

Le président : Bienvenue au Comité sénatorial permanent des transports et des communications. Je m'appelle Larry Smith, sénateur du Québec et président de ce comité.

J'aimerais maintenant demander à mes collègues de se présenter.

[*Traduction*]

La sénatrice Simons : Bonsoir. Je suis la sénatrice Paula Simons. Je viens du territoire visé par le Traité n^o 6, en Alberta.

Le sénateur Quinn : Jim Quinn, du Nouveau-Brunswick.

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

La sénatrice Mohamed : Bienvenue. Je suis Farah Mohamed, de l'Ontario.

[*Français*]

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

[*Traduction*]

Le sénateur Lewis : Todd Lewis, de la Saskatchewan.

[*Français*]

Le sénateur Aucoin : Bonsoir. Réjean Aucoin, de la Nouvelle-Écosse.

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

[*Traduction*]

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

Le président : Je souhaite la bienvenue à tous ceux qui sont parmi nous aujourd'hui, ainsi qu'à ceux qui nous écoutent en ligne sur le site Web du Sénat, sencanada.ca.

We are meeting today to continue our study of 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, implementation act No. 1.

Today, we will hear from witnesses specifically on Division 28, which relates to the Aeronautics Act.

With that, I would now like to introduce our panel of witnesses. From the National Airlines Council of Canada, Shannon Saunders, Director, Operations and Regulatory Affairs; and Jim Ferrier, Director, Public Policy. From the Air Transport Association of Canada, Julie Mailhot, President and Chief Executive Officer. From the Canadian UAV Association, Wei Li, Vice-President and Secretary-General, who is online with us.

Thank you all for joining us today. Witnesses will provide opening remarks of approximately five minutes, which will be followed by a question-and-answer session from senators. I will now invite Ms. Saunders to give her opening remarks.

Shannon Saunders, Director, Operations and Regulatory Affairs, National Airlines Council of Canada: Thank you for the opportunity to appear before you today. My Name is Shannon Saunders, and I am joined here today by my colleague Jim Ferrier. We are appearing on behalf of the National Airlines Council of Canada, or NACC. Our association represents Canada's largest passenger airlines, including Air Canada, WestJet, Air Transat and Jazz. Our members operate in every region of the country and are responsible for a significant amount of commercial air travel in Canada.

Canada's aviation system is widely recognized as one of the safest in the world. That record is not accidental. It is the result of decades of collaboration between regulators, industry, employees and international partners, grounded in risk-based decision making and a strong safety culture.

Division 28 of Bill C-15 proposes a series of amendments intended to strengthen Canada's aviation safety and security framework, modernize existing regulatory tools and enhance alignment with international standards. NACC broadly supports these objectives, and we appreciate the opportunity to share our perspective on how these changes can best advance safety while preserving predictability, transparency and trust in the system.

First, NACC strongly supports the proposed legislative protections for voluntarily shared safety data. This is a foundational issue for aviation safety in Canada.

Nous nous réunissons aujourd'hui pour poursuivre notre étude de la teneur des éléments des sections 1, 2, 24, 28 et 29 de la partie 5 du projet de loi C-15, Loi portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 4 novembre 2025, Loi n° 1 d'exécution du budget.

Aujourd'hui, nous entendrons des témoins au sujet de la section 28, qui porte sur la Loi sur l'aéronautique.

Sur ce, j'aimerais maintenant présenter notre groupe de témoins. Du Conseil national des lignes aériennes du Canada, nous accueillons Shannon Saunders, directrice, Opérations et affaires réglementaires, et Jim Ferrier, directeur, Politiques publiques. De l'Association du transport aérien du Canada, nous accueillons Julie Mailhot, présidente et chef de la direction. De la Canadian UAV Association, nous accueillons Wei Li, vice-président et secrétaire général, qui est en ligne avec nous.

Merci à tous de vous joindre à nous aujourd'hui. Les témoins feront une déclaration préliminaire d'environ cinq minutes, qui sera suivie d'une période de questions des sénateurs. J'invite maintenant Mme Saunders à faire sa déclaration.

Shannon Saunders, directrice, Opérations et affaires réglementaires, Conseil national des lignes aériennes du Canada : Je vous remercie de me donner l'occasion de comparaître devant vous aujourd'hui. Je m'appelle Shannon Saunders, et je suis accompagnée aujourd'hui de mon collègue Jim Ferrier. Nous comparaissons au nom du Conseil national des lignes aériennes du Canada, ou CNLA. Notre association représente les plus grandes compagnies aériennes de passagers du Canada, dont Air Canada, WestJet, Air Transat et Jazz. Nos membres exercent leurs activités dans toutes les régions du pays et sont responsables d'une grande partie du transport aérien commercial au Canada.

Le système d'aviation du Canada est largement reconnu comme l'un des plus sûrs au monde. Ce bilan n'est pas accidentel. Il est le fruit de décennies de collaboration entre les organismes de réglementation, l'industrie, les employés et les partenaires internationaux, reposant sur une prise de décisions fondée sur le risque et une solide culture de la sécurité.

La section 28 du projet de loi C-15 propose une série de modifications visant à renforcer le cadre de sécurité et de sûreté aériennes du Canada, à moderniser les outils réglementaires existants et à améliorer l'harmonisation avec les normes internationales. Le CNLA appuie largement ces objectifs, et nous sommes heureux d'avoir l'occasion de vous faire part de notre point de vue sur la façon dont ces changements peuvent le mieux améliorer la sécurité tout en préservant la prévisibilité, la transparence et la confiance dans le système.

Premièrement, le CNLA appuie fermement les protections législatives proposées pour le partage volontaire de données sur la sécurité. Il s'agit d'une question fondamentale pour la sécurité aérienne au Canada.

Modern aviation safety systems depend on the free flow of information — reports from pilots, engineers, dispatchers and front-line employees who identify hazards before they result in accidents. These reports are most effective when individuals are confident that safety information they provide voluntarily will be used for learning and prevention, not punishment.

For several years, NACC and Transport Canada have jointly advocated for stronger statutory protection of voluntary safety data. The proposed amendments move Canada closer to international best practices by reinforcing a “just culture” approach consistent with ICAO standards. We view this as one of the most positive and consequential elements of Division 28.

Second, the bill advances regulatory modernization, including streamlined service of documents and expanded use of interim orders, to respond quickly to emerging safety or security risks or to implement international obligations.

In an increasingly dynamic operating environment, regulatory agility is important. The ability to respond rapidly to evolving risks can enhance safety outcomes and preserve Canada’s standing internationally. Alignment with global standards also helps Canadian operators avoid unnecessary scrutiny or operational disruption when operating abroad.

Although enforcement is an important element of regulatory compliance, aviation safety is best strengthened through proactive risk management rather than punitive measures. It will be important to ensure that regulatory obligations do not create unnecessary duplication or financial burden that diverts resources away from actual safety, fatigue and security risk mitigation.

Finally, we would highlight the importance of maintaining regulatory transparency and stakeholder engagement, particularly where certain documents or requirements may be exempt from the Statutory Instruments Act. Early engagement and clear guidance are critical to ensuring that operators can implement new requirements consistently and effectively.

In closing, NACC supports the overarching intent of Division 28, to strengthen aviation safety and security, modernize regulatory tools and align Canada with international best practices. At the same time, we would encourage the committee

Les systèmes modernes de sécurité aérienne dépendent de la libre circulation de l’information, c’est-à-dire des rapports des pilotes, des ingénieurs, des répartiteurs et des employés de première ligne qui cernent les dangers avant qu’ils ne causent des accidents. Ces rapports sont plus efficaces lorsque les personnes sont convaincues que les renseignements sur la sécurité qu’elles fournissent volontairement seront utilisés à des fins d’apprentissage et de prévention, et non de punition.

Depuis plusieurs années, le CNLA et Transports Canada préconisent conjointement une meilleure protection législative des données volontaires sur la sécurité. Les modifications proposées rapprochent le Canada des pratiques exemplaires internationales en renforçant une approche fondée sur une « culture juste », conformément aux normes de l’OACI. Nous considérons qu’il s’agit de l’un des éléments les plus positifs et les plus importants de la section 28.

Deuxièmement, le projet de loi fait progresser la modernisation de la réglementation, notamment en simplifiant le service des documents et en élargissant le recours aux arrêtés d’urgence, afin de réagir rapidement aux risques émergents en matière de sécurité ou de mettre en œuvre des obligations internationales.

Dans un environnement opérationnel de plus en plus dynamique, la souplesse réglementaire est importante. La capacité de réagir rapidement à l’évolution des risques peut améliorer les résultats en matière de sécurité et préserver la réputation du Canada à l’échelle internationale. L’harmonisation avec les normes mondiales aide également les exploitants canadiens à éviter les contrôles inutiles ou les perturbations opérationnelles lorsqu’ils exercent leurs activités à l’étranger.

Bien que l’application de la loi soit un élément important de la conformité réglementaire, il est préférable de renforcer la sécurité aérienne par une gestion proactive des risques plutôt que par des mesures punitives. Il sera important de veiller à ce que les obligations réglementaires ne créent pas de chevauchements inutiles ou de fardeau financier qui détournent les ressources de l’atténuation réelle des risques pour la sécurité, la fatigue ou la sûreté.

Enfin, nous aimerions souligner l’importance de maintenir la transparence réglementaire et la participation des intervenants, en particulier lorsque certains documents ou exigences peuvent être exemptés de la Loi sur les textes réglementaires. Une consultation précoce et des directives claires sont essentielles pour que les exploitants puissent mettre en œuvre les nouvelles exigences de manière cohérente et efficace.

En conclusion, le CNLA appuie l’intention générale de la section 28, qui vise à renforcer la sécurité et la sûreté aériennes, à moderniser les outils réglementaires et à aligner le Canada sur les pratiques exemplaires internationales. En même temps, nous

to consider how these amendments will positively contribute to aviation safety should this bill be passed.

It will be equally important to ensure the system remains transparent and focused on safety outcomes but does not add additional financial burdens on a sector that already faces significant financial obligations.

Thank you again, and we look forward to answering the committee's questions.

The Chair: Thank you, Ms. Saunders. I will now invite Ms. Mailhot to give her opening remarks.

Julie Mailhot, President and Chief Executive Officer, Air Transport Association of Canada: Chair and honourable senators, thank you for the opportunity to appear before you today. My name is Julie Mailhot, President and CEO of the Air Transport Association of Canada, or ATAC. I am here representing a national membership that includes commercial carriers, regional and northern operators, flight training organizations, charter services, cargo operators and the many aviation businesses that support Canada's air transportation system. Together, they provide essential connectivity across the country and play a critical role in Canada's economy and community access.

Canada's aviation sector is widely recognized for its strong safety record. That strength comes from years of collaboration between Transport Canada, operators, employees and international partners, using a risk-based approach and a long-standing culture of continuous improvement.

Division 28 of Bill C-15 proposes a series of updates to Canada's aviation safety and security framework. ATAC supports the objective of strengthening the system, modernizing oversight tools and reinforcing alignment with international standards.

One of the most significant advancements is the long-awaited protection of safety information data voluntarily submitted. A strong safety culture depends on individuals and air operators feeling confident that they can report safety hazards openly and without fear of unintended consequences. These protections bring Canada closer to international best practices and reinforce the foundation of our safety system.

The bill also expands the use of interim orders and other regulatory tools that were used effectively during COVID times. We recognize the value of agility in responding to emerging safety or security concerns. At the same time, predictability and

encourageons le comité à réfléchir à la façon dont ces modifications contribueront positivement à la sécurité aérienne si ce projet de loi est adopté.

Il sera tout aussi important de veiller à ce que le système demeure transparent et axé sur les résultats en matière de sécurité, mais qu'il n'alourdisse pas le fardeau financier d'un secteur qui fait déjà face à d'importantes obligations financières.

Je vous remercie encore une fois, et nous serons heureux de répondre aux questions du comité.

Le président : Merci, madame Saunders. J'invite maintenant Mme Mailhot à faire sa déclaration préliminaire.

Julie Mailhot, présidente et cheffe de la direction, Association du transport aérien du Canada : Monsieur le président et honorables sénateurs, je vous remercie de me donner l'occasion de comparaître devant vous aujourd'hui. Je m'appelle Julie Mailhot et je suis présidente et cheffe de la direction de l'Association du transport aérien du Canada, ou ATAC. Je suis ici pour représenter des membres nationaux qui comprennent des transporteurs commerciaux, des exploitants régionaux et nordiques, des écoles de pilotage, des services d'affrètement, des transporteurs de fret et les nombreuses entreprises d'aviation qui soutiennent le système de transport aérien du Canada. Ensemble, ils assurent une connectivité essentielle partout au pays et jouent un rôle crucial dans l'économie canadienne et l'accès aux collectivités.

Le secteur canadien de l'aviation est largement reconnu pour son solide bilan en matière de sécurité. Cette force est le fruit d'années de collaboration entre Transports Canada, les exploitants, les employés et les partenaires internationaux, au moyen d'une approche axée sur le risque et d'une culture d'amélioration continue et de longue date.

La section 28 du projet de loi C-15 propose une série de mises à jour du cadre de sécurité et de sûreté aériennes du Canada. L'ATAC appuie l'objectif de renforcer le système, de moderniser les outils de surveillance et d'améliorer l'harmonisation avec les normes internationales.

L'une des avancées les plus importantes est la protection longtemps attendue des données sur la sécurité soumises volontairement. Pour qu'il y ait une solide culture de la sécurité, il faut que les particuliers et les exploitants aériens aient la certitude qu'ils peuvent signaler les dangers liés à la sécurité ouvertement et sans crainte de conséquences imprévues. Ces protections rapprochent le Canada des pratiques exemplaires internationales et renforcent le fondement de notre système de sécurité.

Le projet de loi élargit également le recours aux arrêtés d'urgence et à d'autres outils réglementaires qui ont été utilisés efficacement pendant la COVID. Nous reconnaissons la valeur de la flexibilité pour répondre aux préoccupations émergentes en

transparency remain essential for operators, particularly important for regional and northern carriers that are essential services and must plan well in advance for fleet, training and infrastructure requirements.

The amendments also introduce a substantial increase in administrative monetary penalties. While enforcement is an important component of regulatory oversight, Canada's strong safety record has been built primarily on proactive risk management and collaboration with the regulator. Many Canadian air operators already navigate multiple overlapping requirements, including safety management systems, fatigue rules and potentially new security obligations, and it will be important to ensure that any additional expectations remain proportionate and do not divert resources away from core safety activities and cause unnecessary administrative burden.

Bill C-15 also raises the potential penalties associated with ministerial orders to levels that would be extremely challenging for many of ATAC's small and mid-sized air operators to absorb. Should these orders be used in the future, it will be essential that compliance timelines reflect the time and planning required to adjust procedures, training programs, manuals or operational systems, particularly when regulatory approvals or capital investments are involved. We believe penalties and expectations should be scaled appropriately to an operator's size and the complexity of the changes being required.

The proposed adjustments to vicarious liability align with established legal principles, including safeguards for actions outside the scope of employment and the availability of a due diligence defence. ATAC members remain committed to working collaboratively with Transport Canada to ensure that mandated changes enhance safety in a way that is practical and achievable across the industry.

We want to emphasize the importance of keeping operators involved when regulatory tools or requirements are updated. Under the usual process, changes go through structured steps that include advance publication, opportunities for feedback, impact analysis and legal review. When certain instruments fall outside that framework — such as some safety or security programs — they can be issued without those steps. This can leave operators with little time to adapt and may create unexpected compliance pressures. Clear communication and early engagement remain essential to ensure changes are practical and consistently implemented across the sector. ATAC, as the industry

matière de sécurité. En même temps, la prévisibilité et la transparence demeurent essentielles pour les exploitants, en particulier pour les transporteurs régionaux et nordiques qui sont des services essentiels et qui doivent planifier bien à l'avance leurs besoins en matière de flotte, de formation et d'infrastructure.

Les modifications prévoient également une augmentation substantielle des sanctions administratives pécuniaires. Bien que l'application de la loi soit un élément important de la surveillance réglementaire, l'excellent bilan du Canada en matière de sécurité repose principalement sur la gestion proactive des risques et la collaboration avec l'organisme de réglementation. De nombreux exploitants aériens canadiens doivent déjà composer avec de multiples exigences qui se chevauchent, y compris les systèmes de gestion de la sûreté, les règles relatives à la fatigue et peut-être de nouvelles obligations en matière de sécurité, et il sera important de veiller à ce que toute attente supplémentaire demeure proportionnelle et ne détourne pas les ressources des activités de sécurité de base et ne cause pas un fardeau administratif inutile.

Le projet de loi C-15 augmente également les sanctions potentielles associées aux arrêtés ministériels à des niveaux qui seraient extrêmement difficiles à absorber pour de nombreux petits et moyens exploitants aériens de l'ATAC. Si ces arrêtés sont utilisés à l'avenir, il sera essentiel que les délais de conformité reflètent le temps et la planification nécessaires pour adapter les procédures, les programmes de formation, les manuels ou les systèmes opérationnels, en particulier lorsqu'il est question d'approbations réglementaires ou d'investissements en capital. Nous croyons que les sanctions et les attentes devraient être adaptées à la taille de l'exploitant et à la complexité des changements requis.

Les ajustements proposés à la responsabilité indirecte sont conformes aux principes juridiques établis, y compris les mesures de protection pour les actions conduites en dehors du cadre de l'emploi et la possibilité d'une disculpation pour avoir pris toutes les précautions voulues. Les membres de l'ATAC sont toujours déterminés à travailler en collaboration avec Transports Canada pour que les modifications imposées renforcent la sûreté de façon praticable et réaliste dans l'ensemble de l'industrie.

Nous insistons sur l'importance de faire participer les exploitants à la mise à jour des outils ou des exigences réglementaires. Habituellement, les changements suivent un processus composé d'étapes structurées telles que la publication préalable, la rétroaction, l'analyse d'impact et l'examen juridique. Les outils qui n'entrent pas dans ce cadre — comme certains programmes de sûreté et de sécurité — peuvent être publiés sans passer par ces étapes. Les exploitants ont dans ces cas-là peu de temps pour s'adapter et peuvent aussi avoir des pressions imprévues liées à la conformité. Des communications claires et une participation en amont sont essentielles pour que

association, is committed to supporting air operators in engaging with the regulator.

Changes that affect manuals, training programs or oversight processes need to be accompanied by timely guidance with industry subject matter experts. Realistic transition periods are critical for operators of all sizes, especially those in remote and northern regions who face unique operational challenges.

Canada's aviation community is diverse, from large scheduled carriers to small northern operators, flight training units and charter services. New requirements should be scalable so that compliance expectations reflect the size and complexity of each operation.

In closing, ATAC supports the overall intent of Division 28, strengthening safety, modernizing regulatory tools and ensuring Canada remains aligned with international standards. The protections for voluntary safety reporting represent a major positive step.

We encourage the committee to consider transparency, proportionality and industry engagement as these tools are implemented to ensure the framework remains effective and sustainable for operators across the country.

[*Translation*]

Thank you, Mr. Chair and honourable senators. I'm at your disposal if you have any questions.

[*English*]

The Chair: Thank you, Ms. Mailhot. I will now invite Mr. Wei Li to present his opening remarks. Go ahead, sir.

Wei Li, Vice-President and Secretary-General, Canadian UAV Association: Thank you, chair and honourable senators. Thank you for the opportunity to address the committee. I'm Wei Li, Vice-President of the Canadian UAV Association. I will start with my opening statement.

While RPAS Canada supports the safety objectives of Bill C-15, our testimony today focuses on a critical missing link: the absence of a robust industrial strategy to support the very sector being regulated.

les changements soient réalisables et mis en œuvre de façon uniforme dans tout le secteur. Comme le veut son rôle d'association de l'industrie, l'ATAC est déterminée à soutenir les exploitants aériens dans leurs relations avec les organismes de réglementation.

Les changements qui touchent aux manuels, aux programmes de formation ou aux processus de surveillance doivent être encadrés en temps opportun par des spécialistes de l'industrie. Les périodes de transition réalistes sont essentielles pour tous les exploitants, peu importe leur taille, mais plus particulièrement ceux qui desservent les régions éloignées et nordiques et qui doivent composer avec des conditions opérationnelles uniques.

La communauté de l'aviation au Canada est diversifiée. Elle regroupe de grands transporteurs aériens réguliers, de petits exploitants des régions nordiques ainsi que des unités de formation au pilotage et des services de vol d'affrètement. Les nouvelles exigences doivent être adaptables pour que les attentes en matière de conformité tiennent compte de la taille et de la complexité de chaque exploitant.

En terminant, l'ATAC soutient l'intention générale de la section 28 du projet de loi qui vise à renforcer la sûreté, à moderniser les outils réglementaires et à assurer la conformité du Canada avec les normes internationales. Les mesures de protection pour le signalement volontaire des problèmes de sécurité constituent un progrès majeur.

Nous encourageons le comité à penser à la transparence, à la proportionnalité et à la participation de l'industrie lors de la mise en œuvre de ces outils pour assurer le maintien d'un cadre efficace et durable pour les exploitants partout au pays.

[*Français*]

Je vous remercie, monsieur le président et honorables sénateurs. Je suis à votre disposition si vous avez des questions.

[*Traduction*]

Le président : Merci, madame Mailhot. J'invite à présent M. Wei Li à prononcer sa déclaration liminaire. La parole est à vous.

Wei Li, vice-président et secrétaire général (Canadian UAV Association) : Monsieur le président, honorables sénateurs, merci de me donner l'occasion de m'adresser au comité. Je m'appelle Wei Li et je suis vice-président de la Canadian UAV Association. Je vais commencer par ma déclaration liminaire.

Même si mon association soutient les objectifs de sûreté du projet de loi C-15, l'essentiel de mon témoignage portera sur une lacune importante : l'absence d'une stratégie industrielle robuste pour soutenir le secteur visé par la réglementation.

Regulation does not exist in a vacuum. Every new compliance requirement in Bill C-15 — whether it is a safety management system, SMS, or increased administrative penalties — comes with a cost. For Canada to lead in the global drone economy, the government should move from a mindset of restricting to enabling.

The drone industry in Canada is primarily composed of innovative start-ups and SMEs. These companies face high R&D costs and a valley of death between prototyping and commercialization.

We urge the government to establish dedicated grant programs and tax credits specifically for the RPAS sector, similar to those found in the cleantech or automotive sectors. We need a drone innovation fund to help Canadian companies scale before they are outcompeted by foreign, state-subsidized entities.

The most effective way to support a new industry is to be its first customer. Currently, many government departments remain hesitant to integrate drone technology into their daily operations.

We propose a drone-first procurement policy. Government departments, from Agriculture and Agri-Food to Parks Canada and Public Safety, should be mandated to prioritize drone solutions for monitoring, management and emergency response. This not only improves public service efficiency but provides the domestic market with the anchor contracts needed for stability.

Safety is paramount, but overly prescriptive regulations can stifle growth.

We ask for a commitment that the implementation of Bill C-15 will include an economic impact assessment for all new drone-related regulations. The government must ensure that the path to BVLOS — beyond visual line-of-sight — operations is clear, predictable and commercially viable for businesses of all sizes.

Senators, we have the talent, geography and technology to be a world leader. However, we cannot fly on a “safety-only” wing. We need the other wings — economic investment and procurement support — to truly take off. If we regulate the industry without funding its growth, we risk creating perfectly safe airspace where no Canadian drone companies are left to fly.

Les règlements ont des corollaires. Pour chacune des nouvelles exigences de conformité prévues dans le projet de loi C-15 — un système de gestion de la sécurité, ou SMS, ou des pénalités administratives accrues —, il y a un prix à payer. Pour que le Canada devienne un chef de file de l'économie mondiale des drones, le gouvernement doit délaisser sa logique restrictive pour adopter une logique axée sur les possibilités.

L'industrie du drone au Canada se compose principalement de PME et de pousses innovantes. Ces entreprises doivent absorber des coûts faramineux en R-D et franchir le gouffre entre le prototypage et la commercialisation.

Nous exhortons le gouvernement à établir des programmes de subventions et des crédits d'impôt destinés expressément au secteur des systèmes d'aéronefs télépilotés, qui seraient calqués sur les mesures destinées au secteur des technologies propres ou au secteur automobile. Il faut instaurer un fonds d'innovation pour les drones pour aider les entreprises canadiennes à prendre de l'expansion avant d'être dépassées par des concurrents étrangers subventionnés par l'État.

La façon la plus efficace de soutenir une nouvelle industrie est d'en être le premier client. Or, plusieurs ministères sont encore hésitants à intégrer la technologie des drones à leurs opérations quotidiennes.

Nous proposons une politique d'approvisionnement qui donnerait la priorité aux drones. Les ministères fédéraux, d'Agriculture et Agroalimentaire Canada à Parcs Canada en passant par Sécurité publique, recevraient la directive d'accorder la priorité aux solutions utilisant les drones pour la surveillance, la gestion et les interventions en cas d'urgence. Cette politique aurait pour effet non seulement d'accroître l'efficacité de la fonction publique, mais aussi de fournir au marché au pays des contrats phares nécessaires à la stabilité.

La sûreté est primordiale, mais les règlements trop contraignants peuvent freiner la croissance.

Nous demandons au gouvernement de s'engager à greffer à la mise en œuvre du projet de loi C-15 une évaluation de l'incidence économique de tout nouveau règlement sur les drones. Le gouvernement doit s'assurer que la gestion des opérations BVLOS, ou vols hors de portée visuelle, est claire, prévisible et commercialement viable pour les entreprises de toutes tailles.

Honorables sénateurs, le Canada compte les talents, la géographie et les technologies pour devenir un chef de file mondial. Toutefois, nous ne pouvons pas miser uniquement sur l'aile de la sécurité pour prendre notre envol. Nous avons besoin des ailes des investissements économiques et du soutien à l'approvisionnement pour décoller. En réglementant l'industrie sans financer sa croissance, nous risquons de créer un espace aérien parfaitement sûr où aucune entreprise canadienne de drones ne pourra voler.

Thank you. That's all from my end.

The Chair: Thank you, Mr. Li. We'll now move on to questions from senators. I invite our deputy chair, Senator Dasko, to ask the first question.

Senator Dasko: Thank you, witnesses, for being here.

My first question is to help me understand the context of these changes. I'm trying to understand what has motivated the changes. Where are they coming from? Are they coming from serious issues we have in the system that have to be addressed? Have there been incidents? Have there been difficulties? Why are we dealing with this? Why do we have this here now at this point in time? Just give me, if you can, a bit of context and background as to why we're dealing with these changes now. Anybody can answer.

Ms. Saunders: I'll speak towards the voluntary data aspect. This is a long-standing principle in safety management systems. Safety management systems apply to air operators and other types of certificate holders. If you think in terms of the state, for Canada, there is what's called the State Safety Program, which is essentially safety management for the entirety of Canada. These are requirements under ICAO that have been worked on for quite some time. The one aspect that we as air operators have been challenged by is being able to share our data with the regulator to work in lockstep to ensure that we're addressing systemic-level safety risks that apply to the whole country. Right now, we can't see what those risks are. For example, one of our operators may see a trend in a specific area, but they see that trend within the context of their organization. You don't see whether or not that is systemically applicable to the totality of the system across Canada.

Furthermore, those risks that we identify with Canada are also analyzed by the state for Canada but also by ICAO. The input and the voluntary safety data that we extract and the fact that that is protected is very important to ensure that we are identifying those risks and mitigating them appropriately.

Senator Dasko: So you're saying is we that had barriers before in sharing this information either internally and internationally?

Ms. Saunders: Exactly. It has been a long-standing concern, certainly one we're all working towards, the regulator and industry as well.

Merci. J'ai terminé ma déclaration.

Le président : Merci, monsieur Li. Nous passons aux questions des sénateurs. J'invite la vice-présidente du comité, la sénatrice Dasko, à poser la première question.

La sénatrice Dasko : Je remercie les témoins de leur présence.

Je vous demanderais d'abord de m'aider à comprendre le contexte de ces changements. J'essaie de saisir les raisons qui les sous-tendent. Quels en sont les motifs? A-t-on relevé dans le système des problèmes majeurs qui doivent être réglés? Des incidents sont-ils survenus? Des difficultés ont-elles été observées? Pourquoi traitons-nous de ces questions? Pourquoi ces changements sont-ils proposés précisément en ce moment? Pourriez-vous me donner quelques éléments de contexte qui m'aideraient à comprendre pourquoi nous débattons de ces changements en ce moment même. N'importe quel témoin peut répondre.

Mme Saunders : Je vais parler de l'échange volontaire de données. C'est un principe qui existe depuis longtemps dans les systèmes de gestion de la sécurité, qui s'appliquent aux exploitants aériens et à d'autres titulaires de certificats. Du côté de l'État, au Canada, il y a le Programme national de sécurité, qui assure la gestion de la sécurité à la grandeur du pays. Ce sont des exigences établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale, ou OACI, qui sont sous la loupe depuis longtemps. L'aspect qui nous pose des difficultés, à nous, les exploitants aériens, est la capacité d'échanger nos données avec les organismes de réglementation afin de travailler de concert pour remédier aux risques de sécurité systémiques qui s'appliquent au pays en entier. À l'heure actuelle, nous ne sommes pas en mesure de définir ces risques. Par exemple, un de nos exploitants peut remarquer une tendance dans un domaine en particulier, mais il la voit uniquement dans le contexte de sa propre organisation. Il ne peut pas déterminer si ce risque est systémique et applicable à la totalité du système à l'échelle du Canada.

En plus, ces risques que nous relevons au Canada sont aussi analysés par l'État, pour le Canada, mais aussi par l'OACI. Les observations et les données sur la sécurité échangées volontairement, que nous extrayons, et le fait que ces données soient protégées sont essentiels à la détection et à l'atténuation appropriées des risques.

La sénatrice Dasko : Vous dites que des barrières empêchaient auparavant l'échange de ces informations au pays et à l'international?

Mme Saunders : C'est exact. C'est une préoccupation de longue date, que nous essayons tous de régler, autant les organismes de réglementation que l'industrie.

Senator Dasko: That would be the basis of what you're doing?

Ms. Saunders: Yes, absolutely. It's a long-awaited amendment.

Senator Dasko: I'm going to read you something from background research that we've been given, and I want you to answer this.

In June 2023, Canada's civil aviation oversight system was subject to an audit by the International Civil Aviation Organization. The audit focused on the effectiveness of Canada's regulatory system and its alignment with international standards. Canada received a score of 65%, which is a significant drop from 95%.

This would obviously raise a question, and I wonder if you might answer what the rating was and why it went down. What were the issues here? Are these issues being resolved?

Ms. Saunders: I cannot speak on behalf of the regulator, but most certainly, that audit you're speaking of is actually an assessment of the state or Canada's ability to provide safety oversight. In no way does that reflect the safety of the air operators with regard to that. Certainly, it is a reflection of Canada's capability to keep pace with ICAO's standards and recommended practices.

Certainly, there has been a drop in the effective implementation score, without a doubt, but the SARPs, or Standards and Recommended Practices, promulgated by ICAO have changed significantly and there have been many more additional requirements imposed and Canada's ability to keep pace with that needs improvement.

Senator Dasko: This traces to increasing standards that the system hadn't met essentially?

Ms. Saunders: That's correct.

Senator Dasko: Thank you.

Senator Lewis: I've got a question on the drones. It's an emergent technology and, of course, this is trying to align with international standards.

Is Canada behind on some of the standards? How have other jurisdictions dealt with drones and emerging technology? Certainly, in my province, drones have a very interesting industrial use — if you want to call it that, for lack of a better phrase — be it forest fire mitigation or forest management, certain agriculture, the checking of cattle, something as simple as that, or even the spraying or checking of crops. There are many

La sénatrice Dasko : Ce serait donc à la base de votre travail.

Mme Saunders : Oui. Cette modification est attendue depuis longtemps.

La sénatrice Dasko : Je vais vous lire un extrait des recherches préliminaires qui nous ont été fournies, et je voudrais que vous y répondiez.

En juin 2023, le système de surveillance de l'aviation civile du Canada a fait l'objet d'un audit effectué par l'Organisation de l'aviation civile internationale, l'OACI. L'audit portait sur l'efficacité du système réglementaire canadien et sa conformité aux normes internationales. Le Canada a obtenu une note de 65 %, ce qui représente une baisse significative par rapport à la note de 95 % décrochée précédemment.

Cela soulève évidemment plusieurs questions : comment expliquer l'abaissement de la note obtenue par le Canada? Quels étaient les principaux problèmes? Enfin, ces problèmes sont-ils en voie d'être résolus?

Mme Saunders : Je ne peux pas m'exprimer au nom de l'organisme de réglementation, mais il est certain que l'audit dont vous parlez est en fait une évaluation de la capacité du gouvernement fédéral en matière de surveillance de la sécurité. Cela ne reflète en aucun cas la sécurité des exploitants aériens à cet égard. Il s'agit bien entendu d'une évaluation de la capacité du Canada à se conformer aux normes et pratiques recommandées de l'OACI.

Il est indéniable que le score relatif à la mise en œuvre effective a baissé, cela ne fait aucun doute, mais les SARP, ou normes et pratiques recommandées, promulguées par l'OACI ont considérablement changé et de nombreuses exigences supplémentaires ont été imposées. La capacité du Canada à suivre le rythme doit être améliorée.

La sénatrice Dasko : Cela s'explique-t-il par le renforcement des normes auxquelles le système n'était pas en mesure de se conformer?

Mme Saunders : Exactement.

La sénatrice Dasko : Je vous remercie.

Le sénateur Lewis : J'ai une question concernant les drones. Il s'agit d'une technologie émergente et, bien entendu, le Canada s'efforce donc de s'aligner sur les normes internationales.

Le Canada est-il en retard sur certaines normes? Comment d'autres juridictions ont-elles traité la question des drones et des technologies émergentes? Dans ma province, les drones ont certainement une utilisation industrielle très intéressante, que ce soit pour la lutte contre les feux de forêt, la gestion forestière, certaines activités agricoles, le contrôle du bétail, et même la pulvérisation et le contrôle des cultures. Les drones ont de

other uses for them, but that's different from the recreational use you see in urban centres. Of course, there are lots of issues with that, proximity to airports and those kinds of things. Can you give examples of what other countries have done as we see this emerging technology and how to manage it?

Mr. Li: Of course. Thank you, senator, for the question. Based on my understanding, I would say drones are new technology, especially for Canada. We are not implementing as much area as we could. For example, in agriculture and agri-food, there are a lot of examples all around the world, like in the States and in China. They use such technology to map the land, which you can optimize. Also, we plan for actual tests. It's actually low cost and low labour. Let's say, for example, agriculture is very compatible and very doable, so that's the main focus we are trying to work on right now.

Senator Lewis: Do you see some of these new regulations not enabling that as we move forward? I think your example of topography mapping and so on is a perfect one for all of Canada. We have huge areas. Drones are made for surveying large portions and large areas very easily. Do you see these new regulations not enabling the use of that new technology as it emerges?

Mr. Li: I would say potentially, but moving to actual practice is a bit of a concern for us. Right now, we don't see any super red flags for now.

Senator Lewis: Thank you.

Mr. Li: Thank you.

Senator Wilson: I want to ask you about the interim orders provision and what your views are on the use of the interim orders instead of the usual regulatory process. Can you touch on the consultation aspect of it?

Do you think there is sufficient provision for consultation with, for example, airlines in the use of these interim orders?

Ms. Mailhot: Yes. I do not want to say the bureaucracy, but when there is change, it takes time and sometimes we want Transport Canada to move faster. That is what we're asking, to ensure they still engage with the operators. The operators are very involved and do a lot of the work in the background with engineers; 5G is an example right now. We're working with

nombreux autres usages, lesquels diffèrent de l'usage récréatif que l'on observe dans les centres urbains. Bien entendu, cela soulève de nombreuses questions, notamment en raison de la proximité des aéroports, et d'autres facteurs similaires. Pourriez-vous donner des exemples de ce que d'autres pays ont fait face à cette technologie émergente, et de la manière dont ils l'ont gérée?

M. Li : Sénateur, merci pour cette question. D'après ce que je comprends, je dirais que les drones sont une nouvelle technologie, en particulier pour le Canada. Nous ne les utilisons pas autant que nous le pourrions. Par exemple, dans les domaines de l'agriculture et de l'agroalimentaire, il existe de nombreux exemples à travers le monde, notamment aux États-Unis et en Chine. Ces pays utilisent cette technologie pour cartographier les terres, ce qui permet de les optimiser. Nous prévoyons également de réaliser des essais concrets. Il s'agit en fait d'une technologie peu coûteuse et nécessitant peu de main-d'œuvre. Disons, par exemple, que l'agriculture est très compatible et très faisable, c'est donc le principal domaine sur lequel nous essayons de travailler actuellement.

Le sénateur Lewis : Pensez-vous que certaines de ces nouvelles réglementations pourraient empêcher cela à l'avenir? Je pense que votre exemple de cartographie topographique s'applique parfaitement pour l'ensemble du Canada. Nous avons des territoires immenses. Les drones sont conçus pour surveiller très facilement de grandes portions et de vastes zones. À votre avis, est-ce que l'imposition de nouveaux règlements risque d'entraver l'utilisation de cette nouvelle technologie à mesure qu'elle se développe?

M. Li : Je dirais que c'est potentiellement possible, mais passer à la pratique réelle nous préoccupe quelque peu. Pour l'instant toutefois, nous n'observons pas de signaux d'alerte majeurs.

Le sénateur Lewis : Je vous remercie.

M. Li : C'est moi qui vous remercie.

Le sénateur Wilson : Je souhaite à présent vous interroger sur la disposition relative aux ordonnances provisoires et connaître votre opinion sur le recours à ces ordonnances plutôt qu'à la procédure réglementaire habituelle. Pourriez-vous nous parler de l'aspect consultatif de cet enjeu?

Pensez-vous que les dispositions prévues pour la consultation, par exemple, des compagnies aériennes dans le cadre de l'utilisation de ces ordonnances provisoires sont suffisantes?

Mme Mailhot : En effet, lors de tout changement, cela prend du temps, et parfois, nous aimerions que Transports Canada agisse plus rapidement. C'est ce que nous demandons, afin de nous assurer qu'ils continuent à collaborer avec les exploitants. Les exploitants sont très impliqués et font beaucoup de travail en coulisses avec les ingénieurs; la 5G en est un exemple

them. We're going to the OEMs. We help Transport Canada make decisions faster.

It is the same thing with the fatigue rules. Transport Canada worked with the operators. We worked out some of the potential solutions. It takes a long time. By being more agile, we have to ensure that they still do the consultation. That is what we're asking for — transparency and engagement. We want to move faster. We will be right there alongside them, but we need to step it up a little bit.

Senator Wilson: Is your experience with Transport Canada with respect to engagement that, generally, you are successful in getting the level of engagement you want, or are there other issues we should be aware of?

Ms. Mailhot: It is. I do not want to speak for my colleagues but, in the end, it seems that when we hit the administrative part of it, everything is done. We all agree. We've done all of the homework, but it seems that it takes a bit of time to pass the last hurdle. We're hoping with this new one, it will be a little bit faster to maybe give them the means to cross the finish line a little bit faster.

Senator Wilson: Thank you.

Senator Simons: Mr. Li, my first question is for you. Maybe you can answer something that I have been puzzling over for a while.

Mr. Li: Okay.

Senator Simons: In the section of this legislation that deals with drones, specifically section 7.341(d).1 prohibits any person from intentionally interfering with drone operations or with the duties of a drone craft crew member while the system is powered on.

I have been struggling to understand. Presumably, you do not want to sabotage the system while it is powered off either. I know, obviously, you did not draft the legislation. Can you offer, from your perspective as an expert in the world of drones, why you think the legislation would say that it is for when the drone is on? Are you concerned that somebody could still sabotage the drone while it is off?

Mr. Li: Sorry, can you repeat or rephrase it a little bit?

Senator Simons: There is a part of the law that says that there are penalties if you interfere with a drone while it is flying, powered on, or if you interfere with the crew. I can understand that. Obviously, when it is flying, it is more vulnerable.

actuellement. Nous nous adressons aux équipementiers, et nous aidons Transport Canada à prendre des décisions plus rapidement.

Il en va de même pour les règles relatives à la fatigue. Transports Canada a collaboré avec les exploitants. Nous avons élaboré certaines solutions possibles. Cela prend beaucoup de temps. En faisant preuve de plus de flexibilité, nous devons nous assurer qu'ils continuent à mener les consultations. C'est ce que nous demandons : transparence et engagement. Nous voulons aller plus vite. Nous serons à leurs côtés, mais nous devons accélérer un peu le rythme.

Le sénateur Wilson : D'après votre expérience avec Transports Canada, parvenez-vous généralement à obtenir le degré d'engagement souhaité, ou y a-t-il d'autres enjeux dont nous devrions être conscients?

Mme Mailhot : C'est vrai. Je ne veux pas parler au nom de mes collègues, mais en fin de compte, il semble que lorsque nous arrivons à la partie administrative, tout est déjà fait. Nous sommes tous d'accord. Nous avons fait tout le travail préparatoire, mais il semble qu'il faille un peu de temps pour franchir le dernier obstacle. Nous espérons qu'avec ce nouveau projet, cela ira un peu plus vite et que cela leur donnera peut-être les moyens de franchir la ligne d'arrivée un peu plus rapidement.

Le sénateur Wilson : Je vous remercie.

La sénatrice Simons : Monsieur Li, ma première question s'adresse à vous. Peut-être pourriez-vous répondre à une question qui me préoccupe depuis un certain temps.

M. Li : D'accord.

La sénatrice Simons : Dans la section de cette législation qui traite des drones, plus précisément l'article 7.341(d).1, il est interdit à toute personne d'interférer intentionnellement avec le fonctionnement d'un drone ou avec les tâches d'un membre d'équipage d'un drone lorsque le système est sous tension.

J'ai du mal à comprendre. Je suppose que vous ne voulez pas non plus saboter le système lorsqu'il est hors tension. Je sais bien entendu que vous n'avez pas rédigé le projet de loi. Pouvez-vous m'expliquer, en tant qu'expert dans le domaine des drones, pourquoi vous pensez que le projet de loi stipule que cela s'applique lorsque le drone est en marche? Craignez-vous que quelqu'un puisse saboter le drone même lorsqu'il est hors tension?

M. Li : Excusez-moi, pourriez-vous répéter votre question, ou du moins la reformuler?

La sénatrice Simons : Une partie de la loi stipule que toute personne qui interfère avec un drone en vol, sous tension, ou avec son équipage est passible de sanctions. Je peux comprendre cela. Il est évident que lorsqu'un drone est en vol, il devient plus vulnérable.

Mr. Li: Yes.

Senator Simons: But the language says when it is powered on. Presumably, when it is powered off, you also shouldn't be poking at it with a stick. Maybe I have answered my own question. Do you have any sense of why there would be a different rule for if it is off and if it is on?

Mr. Li: From my perspective, I would say assume that, once on, which means it is flying and of course, it is on, there is a regulation of aviation controlled by the government by specific standards. When you say it is off, I would assume that is the manufacturing side or — yes, it is a bit confusing to me as well for this on/off.

Senator Simons: Can a drone be powered on and not in the air? Presumably, it can be on and sitting on the ground or in your hand.

Mr. Li: Yes.

Senator Simons: Okay. I do not know. I think that this is an existential question that I will likely never answer until I start flying drones.

I have a question for Ms. Saunders. You spoke about the need to be able to have the data sets so that you can see patterns.

Ms. Saunders: Correct.

Senator Simons: Are you talking about patterns that might be caused by a mechanical malfunction in a certain type of aircraft or weather patterns that might be affecting safety? Talk to me about what you are looking for.

Ms. Saunders: It could be anything. Obviously, there are various disciplines within aviation. It could be a maintenance issue, perhaps, that multiple operators are seeing, and those things are reported voluntarily. There are other processes for that. That could be one example.

It could be something as simple as aircraft approaches, flying to certain airports that could aid in identifying specific issues with the air navigation system or practices and standard operating procedures with regard to the actual flying portion. There are a number of different, various scenarios that it could apply to.

M. Li : C'est exact.

La sénatrice Simons : Mais le texte précise « lorsqu'un drone est allumé ». On peut supposer que lorsqu'il est hors tension, il ne faut pas non plus le toucher avec un bâton. En fait, je viens peut-être de répondre à ma propre question. Savez-vous pourquoi il existe une règle différente selon que l'appareil est sous tension ou hors tension?

M. Li : De mon point de vue, je dirais qu'une fois un drone allumé, c'est-à-dire lorsqu'il vole et qu'il est bien entendu en marche, nous devons appliquer une réglementation aérienne établie par le gouvernement. Lorsque vous parlez d'un drone hors tension, je suppose qu'il s'agit du volet de la fabrication ou... Oui, je trouve moi aussi cette distinction entre allumé et hors tension plutôt confuse.

La sénatrice Simons : Un drone peut-il être allumé sans être pour autant en vol? On peut supposer que le drone soit allumé et posé au sol, ou bien tenu par son utilisateur.

M. Li : C'est exact.

La sénatrice Simons : D'accord. Je ne sais pas. Je pense que c'est une question existentielle à laquelle je ne répondrai probablement jamais avant de commencer à piloter moi-même un drone.

J'ai une question pour Mme Saunders. Vous avez évoqué la nécessité de disposer d'ensembles de données afin de pouvoir cerner certaines tendances.

Mme Saunders : Oui.

La sénatrice Simons : Est-il selon vous question de dysfonctionnements sur le plan mécanique pour certains types d'avion, ou de phénomènes météorologiques pouvant affecter la sécurité? Pourriez-vous nous résumer ce que vous recherchez précisément?

Mme Saunders : Cela peut être n'importe quoi. Il existe évidemment différentes disciplines dans le domaine de l'aviation. Il peut s'agir d'un problème de maintenance, par exemple, rencontré par plusieurs opérateurs, et ces problèmes sont signalés volontairement. En fait, il existe d'autres processus pour ces cas de figure.

Il peut s'agir simplement d'approches d'aéronefs, de vols vers certains aéroports, qui pourraient aider à identifier des problèmes spécifiques liés au système de navigation aérienne ou aux pratiques et procédures opérationnelles standard en ce qui concerne la partie vol proprement dite. Il existe un certain nombre de scénarios différents auxquels cela pourrait s'appliquer.

Senator Simons: Could it apply to, I don't know, migratory bird paths, weather systems or is it really more focused on the mechanics of the equipment?

Ms. Saunders: It is not necessarily just focused specifically on the mechanics of the equipment. It could be a specific safety concern that operators are seeing with one location, one aerodrome. It could be something with a specific type of aircraft that operators are coping with. Again, it could apply to a variety of various scenarios. I'm trying to think of other examples.

Ms. Mailhot: I can add.

Ms. Saunders: Please.

Ms. Mailhot: The birds, for example, absolutely. That is how we pick up certain risks at certain airports, certain times of the day or time of the year. Those seem to be reported fairly.

What we want to do with this new amendment is the risks that are more inherent to either training the person that somebody won't report it because they think they might; so that is why it is very important for those. The ones with the birds, with the malfunction, they get reported for strong safety and they have to. All of the 705 carriers, the biggest ones, have a mandatory SMS system. They have to report it. That goes into the system.

It is the one that, if they land somewhere, they do not make an approach and they tend to land a little bit too fast or too high. Some pilots do report it, but some of them it is questionable. It is a grey area. Some of them will report it because they will think, for training, put it in our books so that when they redo training and use the simulator, they'll see that at that airport, that runway, that time of the day. If it happens often, then they are going to tweak the training.

Sometimes when they're tweaking the training, they have to go back to Transport Canada and say, "Hey, maybe that regulation we should move those minimums." That is the full circle of analysis that we are happy to see, because it is going to protect the airline and the people. There is already a pretty good just culture out there, but if we could give them just a little bit more, "Hey, just report it."

Senator Simons: Thank you. Those are helpful answers.

La sénatrice Simons : Cela pourrait-il s'appliquer, par exemple, aux voies migratoires des oiseaux, aux systèmes météorologiques, ou est-ce plutôt axé sur le fonctionnement des équipements?

Mme Saunders : Cela ne concerne pas nécessairement uniquement les mécanismes de l'équipement. Il peut s'agir d'un problème de sécurité spécifique que les exploitants constatent à un endroit précis, sur un aérodrome. Il peut s'agir d'un problème lié à un type d'avion particulier auquel les exploitants sont confrontés. Encore une fois, cela peut s'appliquer à divers scénarios. Je vais essayer de vous fournir d'autres exemples en ce sens.

Mme Mailhot : Puis-je fournir un autre exemple?

Mme Saunders : Bien sûr, allez-y, je vous prie.

Mme Mailhot : Prenons le cas des oiseaux. C'est ainsi que nous identifions certains risques dans certains aéroports, à certaines heures de la journée ou à certaines périodes de l'année. Ceux-ci semblent être signalés de manière assez juste.

Le nouvel amendement vise à réduire les risques inhérents à la formation des pilotes, qui pourraient ne pas signaler un incident parce qu'elles pensent qu'elles pourraient le faire; c'est pourquoi cela est très important pour elles. Ceux qui ont des oiseaux, qui ont des dysfonctionnements, sont signalés pour des raisons de sécurité et ils doivent le faire. Les 705 transporteurs principaux disposent d'un système SMS obligatoire. Ils doivent émettre des signalements, et les enregistrer au sein de leur système.

Certains pilotes tiennent à signaler les atterrissages trop rapides ou trop en hauteur, mais pour d'autres, cela reste discutable. Il s'agit donc de toute une zone grise. Certains pilotes le signalent parce qu'ils pensent que, pour les besoins de la formation, il faut le noter dans nos carnets afin que, lorsqu'ils refont la formation et utilisent le simulateur, ils voient que c'est à cet aéroport, sur cette piste, à cette heure de la journée. Si cela se produit souvent, les compagnies aériennes seront amenées à améliorer leurs formations.

Parfois, lorsqu'ils modifient la formation, ils doivent retourner voir Transport Canada pour leur demander de modifier la réglementation. C'est là tout le cycle d'analyse que nous sommes ravis de voir, car il permettra de protéger la compagnie aérienne, les pilotes, et les passagers. Il existe déjà une solide culture de la justice, mais nous pouvons donner aux compagnies aériennes un petit coup de pouce supplémentaire en leur demandant d'augmenter la fréquence des signalements.

La sénatrice Simons : Je vous remercie pour ces précieuses réponses.

[Translation]

Senator Aucoin: I would like to pick up on a point the senator made. It was about 65% versus 95%. The International Civil Aviation Organization has been around since 1947. Its head office is in Montreal. When you identify weaknesses in the system and the organization notifies you that something is wrong, such as in 2023 or in an audit, I would have thought that would have been addressed fairly quickly. You said there was a lack of communication or that you couldn't share the information. However, you didn't explain why. What is currently missing in the system for communication to take place and that could have been resolved long before these regulations? Would that have been possible?

[English]

Ms. Saunders: Again, this is the capability of safety oversight for the regulator. I can speak on behalf of the airlines and our part in that. Then, obviously, when Transport Canada promulgates regulatory changes to keep pace with ICAO, then we comply with those requirements, but I can't really speak on behalf of the regulator in terms of their safety oversight aspects.

[Translation]

Ms. Mailhot: If I may, this audit has nothing to do with the airlines. This is really an audit for Transport Canada and the country. We can't judge why they are at 65%. However, I can tell you that this is partly why we would like the rules, procedures and changes to move more quickly. I think it should be better in the next audit. The airlines have a Transport Canada audit, a program validation inspection, or PVI, which is completely different, but it is about their processes. So the airlines are like a —

[English]

It is one step removed from that audit. It's very hard for us to comment why they only cut 65.

[Translation]

Senator Aucoin: Can there be things that affect you in the audit that you will have to put in place, even if you don't know the source?

Ms. Mailhot: Absolutely.

Senator Aucoin: And you have no way of providing feedback or suggestions?

[Français]

Le sénateur Aucoin : J'aimerais revenir sur un point apporté par la sénatrice. Cela concernait les 65 % par opposition aux 95 %. L'Organisation de l'aviation civile internationale existe depuis 1947. Son siège social est à Montréal. Lorsque vous découvrez des lacunes dans le système et que l'organisation vous avise qu'il y a quelque chose qui manque, comme en 2023 ou lors d'un audit, j'aurais cru que cela aurait été réglé assez vite. Vous avez dit qu'il manquait de la communication ou que vous ne pouviez pas partager l'information. Cependant, vous n'avez pas expliqué pourquoi. Qu'est-ce qui manque actuellement dans le système pour que la communication puisse se faire et que l'on aurait pu régler cela bien avant ces règlements? Cela aurait-il été possible?

[Traduction]

Mme Saunders : Comme je l'ai mentionné, il s'agit de la capacité de surveillance de la sécurité dont dispose l'organisme de réglementation. Je peux parler au nom des compagnies aériennes et de notre rôle à cet égard. Ensuite, bien entendu, lorsque Transports Canada promulgue des modifications réglementaires pour se conformer à l'OACI, nous nous conformons à ces exigences, mais je ne peux pas vraiment parler au nom de l'organisme de réglementation en ce qui concerne les aspects liés à la surveillance de la sécurité.

[Français]

Mme Mailhot : Si je peux me permettre, cet audit n'a rien à voir avec les lignes aériennes. C'est vraiment un audit pour Transports Canada et le pays. Nous ne pouvons pas juger pourquoi ils ont 65 %. Cependant, je peux vous dire que c'est un peu pour cela que l'on veut que les règles, les procédures et les changements bougent plus rapidement. Je crois qu'au prochain audit, cela devrait être mieux. Les lignes aériennes ont un audit de Transports Canada, une inspection de validation de programme (IVP), ce qui est complètement différent, mais qui porte sur leurs procédés. Alors, les lignes aériennes, c'est comme un —

[Traduction]

C'est un pas en arrière par rapport à cet audit. Il nous est très difficile de comprendre pourquoi ils n'ont opéré des réductions qu'à hauteur de 65 %.

[Français]

Le sénateur Aucoin : Peut-il y avoir des choses qui vous affectent dans l'audit et que vous devrez mettre en place, même si vous ne savez pas d'où cela provient?

Mme Mailhot : Absolument.

Le sénateur Aucoin : Et vous n'avez pas de moyen de faire une rétroaction ou de faire des suggestions?

Ms. Mailhot: We could, yes.

Senator Aucoin: But you don't know if they will be taken into account?

Ms. Mailhot: Exactly. We don't know. However, I believe that these requests from Transport Canada must certainly be related to the audit. I'm sure that if it passes and the changes are made, they can check it off and say that's it for Canada.

Senator Aucoin: If I understand correctly, you would like that to be the case, but you have no proof that it will be, that everything will be included, and that, on the basis of these regulations, you will be able to align, talk to each other and resolve the weaknesses in the system in order to improve Canadian safety in relation to international standards?

Ms. Mailhot: Exactly.

[English]

Ms. Saunders: Can I add to that?

As air operators in Canada, we are very mature operators. We have mature Safety Management Systems. We have quality management systems. We are ensuring compliance with the Canadian Aviation Regulations. Our operators from the NACC end are also subject to audits of our international alignment aspect. Our operators do very much look at the ICAO standards and recommended practices and attempt to ensure we are complying with those as well.

We are working with Transport Canada. We do understand that Transport Canada is making a significant amount of effort to bring Canada into alignment with that. Of course, we are partners in that aspect as well.

[Translation]

Senator Aucoin: The maximum fines have been increased, so I imagine that will affect your clients. How are your clients and your members reacting? Can you comment on that?

Ms. Mailhot: I know that when Mr. Meunier was here, a senator asked him that. I have heard that he will have more details. We are wondering what those details are. At \$1.5 million, if it's a northern airline or a regional airline, that's it. We want to know the details. If there is a recurring issue and the fine is not high enough, it won't make them think. It cannot be something related to safety, because I hope it wouldn't be just as a result of fines. Airlines have an operating certificate. We

Mme Mailhot : On pourrait, oui.

Le sénateur Aucoin : Cependant, vous ne savez pas s'ils en tiennent compte?

Mme Mailhot : Exactement. On ne sait pas. Cependant, je crois que ces demandes de Transports Canada doivent être certainement en lien avec l'audit. Je suis certaine que si cela passe et que les changements sont faits, ils pourront cocher et dire que c'est fait pour le Canada.

Le sénateur Aucoin : Si je comprends bien, vous souhaitez que ce soit le cas, mais vous n'avez pas de preuve que ce sera le cas, que cela comprendra tout cela, et qu'à partir de ces règlements, vous pourrez vous aligner, que vous pourrez vous parler et régler les lacunes dans le système pour que la sécurité canadienne soit améliorée au chapitre des normes internationales?

Mme Mailhot : Exactement.

[Traduction]

Mme Saunders : Puis-je intervenir?

En tant qu'exploitants aériens au Canada, nous sommes des exploitants très matures. Nous disposons de systèmes de gestion de la sécurité éprouvés. Nous avons mis en place des systèmes de gestion de la qualité, et nous veillons au respect de la réglementation aérienne canadienne. Par ailleurs, nos exploitants membres du CNAC sont également soumis à des audits visant à vérifier notre conformité aux normes internationales. Enfin, nos exploitants accordent une grande importance aux normes et pratiques recommandées de l'OACI et s'efforcent de s'y conformer.

Nous travaillons avec Transports Canada. Nous comprenons que Transports Canada déploie des efforts considérables pour mettre le Canada en conformité avec cette norme. Bien entendu, nous sommes également partenaires dans ce domaine.

[Français]

Le sénateur Aucoin : Les amendes maximales ayant été augmentées, j'imagine que cela affectera vos clients. Quelle est la réaction de vos clients et de vos membres? Pouvez-vous commenter là-dessus?

Mme Mailhot : Je sais que lorsque M. Meunier était ici, un sénateur lui a posé la question. J'ai entendu dire qu'il aura plus de détails. Nous nous demandons quels sont ces détails. À 1,5 million de dollars, pour une ligne aérienne du Nord ou d'une région, c'est terminé. On veut avoir les détails. S'il y a un manquement qui revient constamment et que l'amende n'est pas assez importante, ce n'est pas cela qui les fera réfléchir. Cela ne peut pas être quelque chose relatif à la sécurité, parce que

have to revoke their operating certificate if there is a safety issue. It cannot be just little things that don't lead to an accident or an incident. I would like to know what could be up to \$1.5 million.

[English]

Senator Quinn: Thank you for being here this evening. Thank you for an interesting presentation by each of you at the beginning of the evening.

There has been a lot of discussion about how enforcement goes and whatnot. How is enforcement going now? Do you see weaknesses on the enforcement side of the house with the current regs? I ask that because with new regs coming in, if we have some observations now, how does it work with new stuff coming in? There will be additional things to do. How is the enforcement work going?

Ms. Mailhot: For our operators, there have been no issues. Enforcement exists, and correctly so. That is why I was a little bit surprised to see that increase because there is no history of enforcement or oversight not working.

Ms. Saunders: With regard to the Safety Management System specifically, certainly, Transport Canada currently has a limitation in its ability to hold an operator to anything that is outside of Transport Canada's approved manuals. If it is an operator's internal policies and procedures and whatnot, Transport Canada is not currently able to enforce those. That is something we actually do support. If there is a concern and non-compliance with internal policies and procedures, Transport Canada should have the ability to enforce that and issue a fine.

Senator Quinn: Why do you think they don't have that ability?

Ms. Saunders: Again, it is lacking the actual legal provisions in the Aeronautics Act, which is what these amendments are designed to address.

Senator Quinn: I ask that because in other sectors of transportation, other modes of transportation have talked about concerns having the right people in Transport Canada. Whether it's in shipping, trucking or rail, they talk about concerns with Transport Canada being able to respond.

j'espère que ce ne serait pas que des amendes. Les lignes aériennes ont un certificat d'opération. On doit leur retirer leur certificat d'opération s'il s'agit d'un manquement à la sécurité. Il faut que ce ne soit que de petites choses qui ne mènent pas à un accident ou à un incident. J'aimerais savoir ce qui peut aller jusqu'à 1,5 million de dollars.

[Traduction]

Le sénateur Quinn : Merci d'être ici ce soir. Merci à chacun d'entre vous pour vos présentations intéressantes au début de la soirée.

Il y a eu beaucoup de discussions sur la manière dont l'application se déroule, et ainsi de suite. Observez-vous certaines lacunes par rapport à l'application de la réglementation actuelle? Je pose cette question car, avec l'arrivée de nouvelles réglementations, si nous avons des observations à faire maintenant, comment cela fonctionnera-t-il avec la nouvelle réglementation? Il y aura évidemment des mesures supplémentaires à mettre en place. Comment se déroule le travail de mise en application des nouveaux règlements?

Mme Mailhot : Pour nos opérateurs, il n'y a eu aucun problème. L'application de la loi existe, et c'est très bien ainsi. C'est pourquoi j'ai été un peu surprise de constater cette augmentation, car il n'y a aucun antécédent de non-fonctionnement de l'application de la loi ou des différentes mesures de surveillance.

Mme Saunders : En ce qui concerne précisément le système de gestion de la sécurité, il est évident que Transports Canada dispose actuellement d'une capacité limitée pour obliger un exploitant à respecter tout ce qui ne figure pas dans les manuels approuvés par Transports Canada. S'il s'agit des politiques et procédures internes d'un exploitant, Transports Canada n'est actuellement pas en mesure de les faire respecter. Il s'agit donc d'une mesure que nous soutenons pleinement. En cas de problème ou de non-respect des politiques et procédures internes, Transports Canada devrait avoir la possibilité de faire respecter la loi et d'imposer une amende.

Le sénateur Quinn : À votre avis, pourquoi Transports Canada ne dispose-t-il pas de la capacité d'imposer une amende?

Mme Saunders : Comme je l'ai mentionné, la Loi sur l'aéronautique ne contient pas les dispositions légales adéquates, et c'est pourquoi les amendements dont il est question aujourd'hui visent à corriger cette situation.

Le sénateur Quinn : Je pose cette question parce que dans d'autres secteurs du transport, d'autres moyens de transport ont fait part de leurs préoccupations quant à la présence des bonnes personnes au sein de Transports Canada. Qu'il s'agisse du transport maritime, routier ou ferroviaire, ils s'inquiètent de la capacité de Transports Canada à réagir.

Ms. Saunders: Right.

Senator Quinn: Like everything, it is getting harder to have the right skill sets and competencies. What I have heard you say raises that in my mind.

It sounds as if we have a bit of an issue. They are not responding quickly enough because they don't have the right people with the right background and the right knowledge to be able to respond in a timely way. Imagine, we're talking slowness in the transportation sector. It's kind of worrisome.

Ms. Saunders: They do need the actual legal ability to do so. These amendments, as promulgated for the Aeronautics Act, will actually give them the capability to be able to address those.

Senator Quinn: Okay.

Ms. Mailhot: I would like to add something. For my operators, it's a little bit different. All of the airlines have manuals that are approved by Transport Canada, like standard operating procedures. They are very strict and there are rules, but when they say they want to look at the ones that are not regulated by them, I would like to know what it is. If you take an operator who works in Nunavut or a small regional airline, they might have different requirements.

I would not support them by saying we're going to look at this and decide on everything. I'm not too sure what they mean by that. You need to take into account the complexity of our carriers because there are many airlines in Canada other than the major four that have very specific needs. They are the link for medical and supplies. So for any kind of regulation that is not currently there, we would have to talk to the carrier to see what the impact is because it could be major.

Senator Quinn: Senator Dasko made the observation about 95% to 65% in terms of our score. That often comes down to the inability to respond to international agreements and putting the right things in place, which often comes down to having the right people in the positions to do that work.

That leads to my next question. I can't remember which of our witnesses talked about things being developed. Regulations and operational procedures are developed, et cetera. If there is something that is challenging for a department to respond to, should they look at doing something instead of bringing it to you after the fact? Here, we've developed something — should they

Mme Saunders : Très bien, je comprends.

Le sénateur Quinn : Comme pour tout, il devient de plus en plus difficile de disposer des compétences et aptitudes requises. Ce que vous venez de dire me fait penser à cela.

Il semble que nous ayons un petit problème. Ils ne réagissent pas assez rapidement parce qu'ils ne disposent pas des personnes adéquates, ayant l'expérience et les connaissances nécessaires pour pouvoir réagir en temps opportun. Imaginez, nous parlons ici de lenteur dans le secteur des transports. La situation est plutôt inquiétante.

Mme Saunders : En fait, Transports Canada doivent disposer de la capacité juridique nécessaire pour aller en ce sens. Les amendements promulgués dans le cadre de la Loi sur l'aéronautique visent à fournir au gouvernement fédéral la capacité de traiter ce type d'enjeux.

Le sénateur Quinn : D'accord, je vois.

Mme Mailhot : J'aimerais ajouter quelque chose. Pour mes exploitants, c'est un peu différent. Toutes les compagnies aériennes ont des manuels approuvés par Transports Canada, comme des procédures d'exploitation normalisées. Ils sont très stricts et il y a des règles, mais quand ils disent qu'ils veulent examiner ceux qui ne sont pas réglementés par eux, j'aimerais savoir de quoi il s'agit. Si vous prenez un exploitant qui travaille au Nunavut ou une petite compagnie aérienne régionale, ils peuvent avoir des exigences différentes.

Je ne les soutiendrais pas en disant que nous allons examiner la question et prendre une décision sur tout. Je ne suis pas sûre de comprendre ce qu'ils entendent par là. Il faut tenir compte de la complexité de nos transporteurs, car il existe au Canada, outre les quatre grandes compagnies aériennes, de nombreuses autres compagnies qui ont des besoins très spécifiques. Elles assurent le transport des fournitures médicales et autres. Ainsi, pour toute réglementation qui n'existe pas actuellement, nous devrions discuter avec le transporteur afin d'évaluer l'impact, car celui-ci pourrait être important.

Le sénateur Quinn : La sénatrice Dasko a fait remarquer que le score du Canada était passé de 95 % à 65 %. Cela s'explique souvent par l'incapacité à respecter les accords internationaux et à mettre en place les mesures appropriées, ce qui revient souvent à avoir les bonnes personnes aux bons postes pour effectuer le travail.

Cela m'amène à ma question suivante. Je ne me souviens plus lequel de nos témoins a parlé des développements en cours. Des règlements et des procédures opérationnelles sont élaborés, etc. Si un ministère est confronté à un défi, devrait-il chercher à agir plutôt que de vous en faire part après coup? Nos ministères ne devraient-ils pas mettre à profit l'expérience et les connaissances

not be tapping into the experience and knowledge that you folks, your organizations and members have to get them involved at the front end of developing things so that when it is developed, there's a greater understanding?

You have the experience; that is what I'm trying to get at. Is that something we should be thinking about?

Ms. Saunders: Transport Canada does consult.

Senator Quinn: Is there any chance of getting you involved in saying here are the things we need to do?

Ms. Saunders: Yes. We consider ourselves partners with Transport Canada. It's important they consult often and throughout the entirety of the process of regulatory development. It shouldn't just stop after a notice of proposed amendment. It should go through the lifecycle. After those regulations are implemented, there should be a lessons-learned process to evaluate those and to find out how it's actually working.

Senator Quinn: There's nothing in this division that is a surprise to you folks?

Ms. Saunders: No.

Senator Quinn: Thank you.

[*Translation*]

Senator Cormier: My questions have been answered, but I still have a question for Ms. Mailhot about regional carriers.

I come from northern New Brunswick, where we have a new carrier that replaced Air Canada. It's a private carrier. There are questions about safety with this type of carrier. Are they as safe as the larger carriers? For example, you don't have to go through security to board the plane.

Let me come back to the amounts of the proposed fines. First, is the same level of safety guaranteed? Do the changes made here also help regional carriers in more remote regions? Of course, northern New Brunswick is not a remote area — I will be trashed if I say that. The amounts involved raise a number of questions. I'm thinking that there must be major problems. What can you tell me about that?

que vous, vos organisations et vos membres possédez pour vous impliquer dès le début du processus d'élaboration afin que, lorsque le projet sera terminé, il soit mieux compris?

Vous avez déjà l'expérience dans ce domaine, c'est ce que j'essaie de dire. Est-ce un élément auquel nous devrions tous réfléchir?

Mme Saunders : Je tiens à rappeler que Transports Canada mène déjà des consultations en ce sens.

Le sénateur Quinn : Y a-t-il une chance que vous vous impliquiez en rappelant au gouvernement les réformes qui doivent être entreprises?

Mme Saunders : Oui. Nous nous considérons comme des partenaires de Transports Canada. Il est important qu'ils consultent souvent et tout au long du processus d'élaboration de la réglementation. Cela ne devrait pas s'arrêter après un avis de projet de modification. Cela devrait se poursuivre tout au long du cycle de vie. Une fois ces règlements mis en œuvre, il devrait y avoir un processus d'apprentissage pour les évaluer et déterminer comment ils fonctionnent réellement.

Le sénateur Quinn : Il n'y a donc rien dans la teneur des sections dont il est question aujourd'hui qui vous surprenne, n'est-ce pas?

Mme Saunders : C'est exact.

Le sénateur Quinn : Je vous remercie.

[*Français*]

Le sénateur Cormier : On a répondu à mes questions, mais je vais quand même poser une question à Mme Mailhot sur les transporteurs régionaux.

Je viens du Nord du Nouveau-Brunswick, où nous avons un nouveau transporteur qui a remplacé Air Canada. C'est un transporteur privé. Des questions surgissent sur les enjeux de sécurité par rapport à ce type de transporteur. Est-il aussi sécuritaire que les plus gros transporteurs? Notamment, on n'a pas à passer la sécurité pour monter à bord de l'appareil, par exemple.

Je reviens aux montants des pénalités proposées. D'une part, est-ce que la sécurité est similaire et garantie? Est-ce que les changements apportés ici aident également les transporteurs régionaux dans les régions plutôt reculées? Bien sûr, le Nord du Nouveau-Brunswick n'est pas une région reculée — je vais me faire battre si je dis cela. Les sommes qui sont là soulèvent plusieurs questions. Je me dis qu'il doit y avoir des problèmes majeurs. Que pouvez-vous me dire là-dessus?

Ms. Mailhot: Yes, they are just as safe. To operate in Canada, you need a Transport Canada operating certificate. To get that certificate, it's all the same questions, the same manuals and the same operations, even if it's a different type of aircraft.

There is nothing that can help in this regard. That's a minor drawback. For Transport Canada, when we talk about large carriers, my only fear is that this will create an administrative burden for small carriers.

As to the amounts, we would have to see what that \$1.5 million is equivalent to. I can't comment on that until I see the catalogue with the related costs and offences. It's definitely a big increase. But is there a history? It is surprising. We don't have a history of offences with recurring issues.

Senator Cormier: So you're saying you weren't informed of these changes?

Ms. Mailhot: No.

Senator Cormier: Were you consulted on them?

Ms. Mailhot: No.

Senator Cormier: Our committee can make observations. If you could suggest one observation for us to include in our report, what would it be?

Ms. Mailhot: It has to be in proportion to the size of the airline. We have to remember that the airlines, even the largest ones, do not make the most money that way.

Senator Cormier: Are you referring to the amounts?

Ms. Mailhot: Yes. It has to be scalable, it has to be related to the operation and it has to make sense for the operation. We wouldn't want Transport Canada to issue a fine that means that the airline . . . We have a great deal of difficulty getting airlines in the regions and in the North. They are a lifeline for medical issues. They are essential services.

Senator Cormier: Ms. Saunders, did you want to add anything?

[English]

Ms. Saunders: Yes, I actually would. My understanding of that increase is that it would be in a very severe circumstance, the \$1.5 million for an organization. Transport Canada has a graduated enforcement policy. What's proposed in the Aeronautics Act is the upper maximum limit. They would and do

Mme Mailhot : Oui, ils sont aussi sécuritaires. Pour opérer au Canada, cela prend un certificat d'opération de Transports Canada. Pour avoir ce certificat, ce sont toutes les mêmes questions, les mêmes manuels et les mêmes opérations, même si c'est un autre type d'avion.

Ici, il n'y a rien qui aidera. C'est quand même un petit bémol. Pour Transports Canada, quand on parle de gros transporteurs, ma seule peur est que l'on ajoute un fardeau administratif à de petits transporteurs.

Pour les sommes, il faudrait voir ce à quoi ce montant de 1,5 million de dollars équivaut. Je ne peux pas me prononcer là-dessus tant que je n'aurai pas vu le catalogue avec les coûts et les infractions qui en découlent. C'est sûr que c'est une grosse augmentation. Toutefois, y a-t-il une histoire? Cela surprend. On n'a pas un historique d'infractions qui fait que cela se répète constamment.

Le sénateur Cormier : Vous dites donc que vous n'avez pas été informés de ces changements?

Mme Mailhot : Non.

Le sénateur Cormier : Avez-vous été consultés là-dessus?

Mme Mailhot : Non.

Le sénateur Cormier : Notre comité peut faire des observations. Si vous aviez une observation à nous proposer pour le rapport qui sera rédigé, quelle serait-elle?

Mme Mailhot : Il faut que ce soit fait avec la proportion de la ligne aérienne. Il ne faut pas oublier que les lignes aériennes, même les plus grandes, ce n'est pas là qu'elles gagnent le plus d'argent.

Le sénateur Cormier : Vous parlez des montants quand vous dites cela?

Mme Mailhot : Oui. Il faut que ce soit modulable, que ce soit lié à l'opération et que cela ait du sens pour l'opération. On ne voudrait pas que Transports Canada donne une amende qui fait que la compagnie aérienne... On a énormément de difficulté à avoir des lignes aériennes dans les régions et dans le Nord. C'est la ligne de vie pour tout ce qui est médical. Ce sont des services essentiels.

Le sénateur Cormier : Voulez-vous ajouter quelque chose, madame Saunders?

[Traduction]

Mme Saunders : Oui, en effet. D'après ce que j'ai compris, une lourde amende s'appliquerait dans des circonstances très graves, soit 1,5 million de dollars pour une organisation. Transports Canada a une politique d'application graduelle. Ce qui est proposé dans la Loi sur l'aéronautique est la limite

work with operators, so if there was repeated non-compliance, it might get to that point. From what I understand, that is not the case. Transport Canada is not going to fine somebody \$1.5 million for an offence. They work with operators.

[*Translation*]

Senator Cormier: You spoke earlier about the challenges in obtaining reports in certain circumstances. You were talking about a pilot, for example. How do you monitor that kind of thing if there is no report and there is a safety issue? How do you ensure that is done?

Ms. Mailhot: When issues are not reported, that is because they do not reach the threshold for the air traffic controller to report them or they are captured by the aircraft recording system. If a pilot lands too hard, even if he says nothing, the plane records it and sends it for maintenance. There are some things they can't hide from us, even if they don't say anything.

Nowadays, the most sophisticated aircraft record all the data. That's what we're working on with the Canadian Commercial Aviation Safety Team, or CCAST. It is a private organization, though. All the data is entered and anonymized for all participating carriers. The system indicates that in Toronto, on runway 6, there were a few landings that were a bit too fast. We do not know which airlines are involved. We then reach out to the companies, tell them that a risk has been identified and that we will report it to NAV Canada. While the issues are not reported to us, we are starting to know certain things through the aircraft recording systems. We do nonetheless want people to get into the habit of reporting to us. Most of the time, it is something minor that needs to change in terms of training, or one more practice is needed.

Senator Cormier: Thank you.

[*English*]

Senator Lewis: As we talk about transparency, public trust and so on, when there are problems — a little bit to your point — will these regulations make it more transparent for the public when they understand there is a problem or even in the event of an accident? A good example was the crash in Toronto last year. It has been a year as of next month, and it has been pretty quiet about what happened there and everything else. The public wants to know what caused that and what steps have been taken to make sure it doesn't happen again and those kinds of things. Certainly, it seems like in the United States, a lot more information comes a lot quicker when there's an accident, a crash or a big problem.

maximale. Ils travailleraient et travaillent avec les exploitants, donc s'il y avait des cas répétés de non-conformité, cela pourrait arriver. D'après ce que je comprends, ce n'est pas le cas. Transports Canada ne va pas imposer une amende de 1,5 million de dollars à une compagnie aérienne pour une infraction. Ils travaillent avec les exploitants.

[*Français*]

Le sénateur Cormier : Vous avez parlé plus tôt des défis pour ce qui est d'obtenir des rapports dans certaines circonstances. Vous parliez, par exemple, d'un pilote. Quel type de surveillance faites-vous de ce genre de chose s'il n'y a pas de rapport et s'il y a un enjeu de sécurité? Comment faites-vous pour vous assurer que cela se fasse?

Mme Mailhot : Ceux qui ne sont pas rapportés ne le sont pas parce qu'ils n'atteignent pas la limite où le contrôleur aérien pourrait le rapporter ou le système pourrait le prendre lui-même dans l'avion. Si un pilote fait un atterrissage trop dur, même s'il ne dit rien, l'avion l'enregistre et l'envoie à la maintenance. Il y a certaines choses qu'ils ne peuvent pas nous cacher, même s'ils ne le disent pas.

De nos jours, les avions les plus sophistiqués enregistrent toutes les données. C'est ce sur quoi nous travaillons avec la Canadian Commercial Aviation Safety Team (C-CAST). Par contre, il s'agit d'une organisation privée. Toutes les données sont entrées et sont désidentifiées pour tous les transporteurs qui veulent participer. Le système indique qu'à Toronto, sur la piste 6, on a quelques atterrissages un peu trop rapides. On ne connaît pas l'identité des compagnies aériennes concernées. Par la suite, on se tourne vers les compagnies, on leur indique qu'un risque a été identifié et qu'on informera NAV Canada. Sans qu'elles nous soient rapportées, nous commençons à connaître certaines choses grâce aux systèmes technologiques des avions. Toutefois, nous voulons habituer les gens à nous en informer. La plupart du temps, il s'agit d'une petite chose qu'il faut changer au chapitre de la formation, ou il faut une pratique de plus.

Le sénateur Cormier : Merci.

[*Traduction*]

Le sénateur Lewis : Lorsque nous parlons de transparence et de confiance, ces règlements permettront-ils à la population de mieux comprendre la situation lorsqu'il y a un problème, voire un accident? Un bon exemple est celui de l'accident survenu à Toronto l'année dernière. Cela fera un an le mois prochain, et tout est resté assez calme au sujet de ce qui s'est passé là-bas et de tout le reste. La population tient à savoir ce qui a causé cet accident, et quelles mesures ont été prises pour éviter qu'il ne se reproduise, entre autres choses. Il semble évident qu'aux États-Unis, beaucoup plus d'informations sont communiquées beaucoup plus rapidement lorsqu'il y a un accident, un écrasement, ou tout type de problème grave.

We talk about the fact that it's on your industry to report, but will these regulations make Transport Canada a little bit more public and hold their feet to the fire when there are problems so that they're a little more transparent than they have been?

Ms. Mailhot: I don't know if it's going to be more transparent, but when an accident happens in a country, with the International Civil Aviation Organization, or ICAO, they need to have a preliminary report within a month and the report within a year. Those are the kinds of things that if you don't do them, you might lose points in the audit.

Senator Lewis: So aligning with international standards will help?

Ms. Mailhot: Exactly.

The Chair: Thank you, sir. If there isn't anything else from our senators, I would like to thank our guests for coming in. Of course, Mr. Li, thank you very much for your time. We wish you the best in your function, moving forward.

(The committee continued in camera.)

Nous parlons du fait que c'est à votre industrie de faire un rapport concernant tout type d'incident. À votre avis, les nouveaux règlements auront-ils pour effet d'améliorer la transparence et la reddition de comptes de Transports Canada, voire de le mettre sous pression en cas d'incidents majeurs?

Mme Mailhot : Je ne sais pas si cela va être plus transparent, mais lorsqu'un accident se produit dans un pays, l'Organisation de l'aviation civile internationale, l'OACI, exige un rapport préliminaire dans un délai d'un mois et un rapport complet dans un délai d'un an. Si ces exigences ne sont pas respectées, cela peut entraîner une perte de points lors de l'audit.

Le sénateur Lewis : Donc si je résume, la conformité aux normes internationales est susceptible d'améliorer la situation?

Mme Mailhot : Exactement.

Le président : Je vous remercie, mesdames et messieurs. Si nos sénateurs n'ont rien d'autre à ajouter, je tiens à remercier nos invités d'être venus. Monsieur Li, merci beaucoup pour votre temps. Nous vous souhaitons beaucoup de succès dans vos fonctions à l'avenir.

(La séance se poursuit à huis clos.)