

[Text]

“It is the opinion of this Committee that currently published information does not present an adequately clear description of air radio services or the procedures to be followed by pilots in using them.”

Those are the concluding quotes that I wanted to make from that particular study, Mr. Chairman.

• 0950

In the face of all these comments, the Minister and his officials have tried to tell us that the committee report and the recommendations contained therein do not have national implications. And I certainly disagree. I must say further I am appalled that the Minister was not aroused sufficiently enough after the Cranbrook incident to ask for a full report from his officials vis-à-vis the adequacy or inadequacy of air regulations standards and procedures at uncontrolled airports—because if he had I am sure that he would have stumbled upon this report, and I consider it to be a dereliction of duty on his part. It is no wonder, sir, that some people are frustrated, some people who are charged with the responsibility of ensuring that air safety is upheld, and, charged with the responsibility of enforcing regulations, it is no wonder that they are frustrated. I was talking to a civil aviation inspector the other day who will remain nameless, but he said, I am so frustrated I feel like I am sitting on a bomb and I cannot do anything about it, that there is a malaise in the relations with the civil aviation inspectors and the management which has to be overcome and it has to be dealt with and dealt with quickly.

I read the task force report, the in-house study which was referred to earlier in the House of Commons, and it indicates that the enforcement is generally unco-ordinated and often haphazard. It goes on to say that there is no clear determination of the role inspectors are expected to play in the enforcement activity, and so on.

And, Mr. Chairman, we heard the Minister say that the airlines themselves should be charged and are, indeed, taking the responsibility of self-regulating themselves. He attempts to gloss over the situation by trying to suggest that all is well. Well, let us just look at Air Canada, for instance, Mr. Chairman. We had a major disaster involving a DC-9 in Toronto last summer. We have had various reports of tire failures. We have had the example of the fuel leak involving a DC-9 travelling between Montreal and Ottawa. We have had an incident involving a DC-8 skidding off the runway in Halifax in December. We have had the near miss here at Mirabel this past weekend involving a DC-9 which was on a training exercise and a 747 which was landing. We had a DC-8 last week that lost an engine in Toronto. Last night I just heard a report that a DC-8 on an approach on runway 15 or 13—I am not sure of the exact number, 15, I believe—in Halifax knocked off four bars of approach lights on the landing bars because it came in too low. Mr. Chairman, these are pretty clear examples that all is not well. I quote from the *Edmonton Sun* of February 22, a headline which states “you fly over Quebec at your own peril”, a statement by the controllers. And, thanks to the good work of the parliamentary secretary, who went down to Cornwall and did a good investigation and

[Translation]

«Le comité croit que les renseignements actuels publiés ne donnent pas une description assez claire des services de radio aériens ou des procédures que doivent suivre les pilotes qui les utilisent.»

Voilà donc les citations que je voulais extraire de cette étude, monsieur le président.

Même devant tous ces commentaires, le ministre et ses fonctionnaires ont voulu nous dire que le rapport du comité et de ses recommandations n'étaient pas d'envergure nationale. Je suis tout à fait en désaccord. En plus, je suis consterné que le ministre n'ait pas été suffisamment secoué, suite à l'accident à Cranbrook, pour exiger un rapport complet de ses fonctionnaires concernant la suffisance ou l'insuffisance des règlements, normes et des procédures sur le trafic aérien aux aéroports non contrôlés... car s'il l'avait exigé, je suis certain qu'il aurait trouvé ce rapport—je considère cela un manque de conscience de sa part. Il ne faut pas être surpris, monsieur, que certaines personnes, chargées de la responsabilité de maintenir les règlements sur la sécurité aérienne, et qui sont aussi chargées d'appliquer ces règlements, soient frustrées. Je parlais l'autre jour à un inspecteur de l'aviation civile, que je ne nommerai pas mais qui disait, «Je suis si frustré, que c'est comme si j'étais assis sur une bombe, et que je ne pouvais absolument rien faire; il y a un malaise dans les relations entre les inspecteurs de l'aviation civile et la direction qui doit être éliminé, et très bientôt».

J'ai lu le rapport du groupe de travail, l'étude interne qu'on a mentionnée plus tôt à la Chambre des communes, qui indique une application des règlements qui en général n'est pas coordonnée, et souvent faite au hasard. On dit aussi que le rôle que les inspecteurs doivent jouer dans l'application des règlements n'est pas déterminé clairement, etc.

Monsieur le président, le ministre a dit que les lignes aériennes elles-mêmes devraient se réglementer. Il cherche ainsi à cacher la situation en disant que tout va bien. Étudions donc la situation à Air Canada, monsieur le président. L'été dernier, il y a eu un accident important d'un DC-9 à Toronto. Nous avons vu plusieurs rapports d'éclatements de pneus. Il y a l'exemple de la fuite de carburant dans un DC-9 voyageant entre Montréal et Ottawa. En décembre, à Halifax, un DC-8 a dérapé hors de la piste. En fin de semaine dernière, à Mirabel, il y a eu presque collision entre un DC-9, en exercice de formation, et un Boeing 747 sur le point d'atterrir. A Toronto, la semaine dernière, un DC-8 perdait un moteur. Hier soir, j'ai entendu un rapport qu'un DC-8 sur l'approche à la piste 15 ou 13—je ne suis pas certain du chiffre précis, 15, je crois, à Halifax avait brisé 4 rangées de lumières d'approche à l'atterrissage, parce qu'il était descendu trop bas. Monsieur le président, voilà des exemples très clairs que tout ne va pas bien. Je cite l'entête du *Edmonton Sun* du 22 février, qui déclare «Vous volez au-dessus du Québec à votre péril», une déclaration des contrôleurs. Nous remercions le secrétaire parlementaire de son bon travail, lorsqu'il est descendu à Cornwall, pour s'enquérir de ce qui se faisait, et qui a réglé beaucoup de problèmes, dont plusieurs avaient été créés par son ministre. Nous