

[Texte]

Mr. Mazankowski: What about the establishment of mandatory . . .

The Chairman: Order, please, please let Mr. McLeish finish.

Mr. McLeish: There is still work going on, Mr. Mazankowski, in respect of the longer-term aspects. We had a major study that involved us in consultation with the Department of Communications on the problems of frequency congestion, which is not only a problem in Canada, it is also a problem in the United States. We are coming very close to the solution of this, but until such time as we resolve this problem of frequency congestion, we cannot assign special frequencies in the areas that we would like to. We had been closely monitoring this whole area of air-radio air traffic services interface, long before the unfortunate accident at Cranbrook, and are continuing to do so since Cranbrook.

I can advise you that there was an air traffic service directive released in May 1978 in relation to the question of position reports by pilots.

• 1015

Mr. Mazankowski: That is not an ANO, though, is it?

Mr. McLeish: That is not an ANO; that is an ATS directive.

Mr. Mazankowski: There is quite a difference.

Mr. McLeish: The need for an ANO is a question which I discussed the other night and stated that we are of the opinion that there are better solutions to the problems than attempting to do it purely by regulation. The question of the need for further directives for improved numbers of frequencies, of improved procedures at airports where there are duplications of services provided is still under study by the Flight Information Services Task Force. It is being very closely co-ordinated with all the regions and with the industry. I can assure you that there is no stone being left unturned on this problem and its influence on the Canadian safety record, not only in the North country but also in the more densely populated parts of the country.

You referred to the Aeronautical Task Force and the fact that some of its activities has been spoken to in the House as a result of a leak of some of the early draft work of that task force. I would like to point out that that task force was assembled two years ago at my request as a result of a decision that was taken two years earlier that, in fact, there was a need to re-examine totally the Aeronautics Act and the problems that arise today in enforcement as a result of the changes that have been taking place in society and the fact that the Aeronautics Act, as it was originally written with the same words that applied back in the twenties in many instances, was

[Traduction]

l'Ouest. Ces derniers ont donc entièrement appuyé les mesures prises par le bureau central.

M. Mazankowski: Qu'en est-il de l'établissement de mesures obligatoires . . .

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Je vous prie de laisser terminer M. McLeish.

M. McLeish: Monsieur Mazankowski, il y a encore beaucoup de travail en cours pour ce qui est des aspects à plus long terme. En effet, nous avons effectué une étude d'envergure en consultation avec le ministère des Communications au sujet des problèmes de congestion des fréquences, qu'on ne retrouve pas uniquement au Canada, mais également aux États-Unis. Nous sommes très près d'en arriver à une solution mais d'ici à ce que ce problème de congestion des fréquences soit résolu, nous ne pouvons affecter de fréquences spéciales dans les régions où nous aimerions le faire. Il y a très longtemps que nous surveillons toute cette question entre les services de radio et le trafic aérien, cela date d'avant le malheureux accident survenu à Cranbrook et nous poursuivons nos efforts depuis lors.

Je peux vous assurer qu'une directive portant sur le service de trafic aérien a été émise en 1978 au sujet des rapports de position effectués par les pilotes.

M. Mazankowski: Il ne s'agit toutefois pas d'une directive ONA, n'est-ce pas?

M. McLeish: Il ne s'agit pas d'une directive ONA mais d'une directive ATS.

M. Mazankowski: Il y a toute une différence entre les deux.

M. McLeish: J'ai déjà abordé la nécessité qu'il y a à émettre des directives ONA l'autre soir; j'ai alors déclaré qu'on peut trouver de meilleures solutions à ce problème que celles reposant sur la réglementation. D'ailleurs, le groupe de travail sur les services d'information de vol étudie encore à l'heure actuelle s'il est nécessaire d'émettre un plus grand nombre de directives afin d'augmenter le nombre des fréquences et d'améliorer les procédures suivies dans les aéroports où il y a un dédoublement des services. Tout ce travail est très étroitement coordonné avec les régions et l'entreprise privée. Je vous assure qu'on ne néglige aucun aspect du problème ni toute répercussion qu'il peut avoir sur la sécurité aérienne au Canada, non seulement celle du nord du pays mais également celle des régions plus peuplées.

Vous avez mentionné le groupe de travail de l'aéronautique et le fait, qu'à la suite d'une fuite, on a rapporté certaines choses au sujet de la première version de son rapport. Je tiens à rappeler que ce groupe d'étude a été constitué il y a deux ans à ma demande et à la suite d'une décision prise deux ans plus tôt. On avait alors établi qu'il était nécessaire de revoir entièrement la Loi sur l'aéronautique ainsi que les problèmes soulevés aujourd'hui par sa mise en vigueur en raison de l'évolution de la société et du fait que cette loi avait été rédigée pendant les années vingt. En effet, il fallait vérifier si les termes utilisés alors devaient être modifiés pour qu'ils soient