

[Texte]

with both Aeradio services and Air Traffic Control services.

I take that to mean to take it in its broadest sense. Then it goes on to state:

... standard, national solutions are considered to be possible, and essential in order to avoid any unnecessary multitude of different "Special Procedures" all over the country.

It also went on to say that:

... there is no stated requirement for local traffic co-ordination between ATC and Aeradio; there is no mandatory requirement for any VFR or IFR pilot to contact Aeradio; and the Centre Controller is not obliged to consider VFR traffic in controlling his IFR traffic.

• 0945

It goes on to describe a sort of no man's land outside a positive control zone. It describes this situation as clearly dangerous, and it has said that it is dangerous and the problem exists because of a lack of policy, national policy. It goes on to state that there is no national policy with respect to the establishment and operation of peripheral—direct controller-to-pilot communications facilities. It goes on to state that the policies and the procedures have not kept pace with developments in the air transportation industry. Then it goes on to call for a complete overhaul of the regulations, and they say this:

We believe that a policy... should contain clear, unambiguous provisions to accommodate the impact, on Aeradio services, of facilities and services operated by other components of CATA.

It goes on to say that:

We believe that any thorough re-evaluation of the role of Aeradio in the Canadian air transportation system...

I emphasize those words, "in the Canadian air transportation system"

... will result in substantial changes to policies governing the establishment and operation of Aeradio stations.

The Chairman: Excuse me, Mr. Mazankowski, could you tell me from what report you are quoting?

Mr. Mazankowski: I am reporting from the interface study of 1976, as I had indicated earlier in my comments, Mr. Chairman.

It goes on again to talk about the establishment and operation of air traffic services, peripheral communication facilities and the policy, and it points out that there is none. It says that:

When such a policy is developed, it should be such that PAL-DCPC utilization will integrate harmoniously with all associated CATA services. Very, very broad, Mr. Chairman.

And then, when we talk about publications and manuals, the Committee had this to say:

[Traduction]

lités relevant tant du service radio-aéronautique que du service de contrôle du trafic aérien.

Je pense qu'il faut interpréter cette recommandation dans son sens le plus large. Ensuite on lit ce qui suit:

... des solutions uniformes nationales sont possibles, et essentielles, afin d'éviter une multitude de différentes «procédures spéciales» inutile par tout le pays.

Ensuite on déclare:

... on ne trouve aucune exigence quant à la coordination du trafic local entre les contrôleurs et le service radio; les pilotes volant à vue ou aux instruments ne sont pas obligés de contacter le service radio de sorte que le contrôleur au centre ne peut pas tenir compte des vols VFR pendant qu'il contrôle les vols IFR.

Le rapport décrit enfin une zone grise à l'extérieur de la zone du contrôle positif. Il dit que cette situation est très dangereuse, et que ce problème est causé par l'absence d'une politique nationale. On déclare dans le rapport qu'il n'y a pas de politique nationale quant à l'établissement et au fonctionnement d'installations de communications directes entre le contrôleur et le pilote dans la zone périphérique. On déclare aussi que les politiques et procédures n'ont pas suivi l'évolution dans l'industrie des transports aériens. On exige enfin une révision complète des règlements:

Nous croyons qu'une politique... devrait contenir des dispositions claires et sans ambiguïté pour répondre aux répercussions sur le service de radio-aéronautique, des installations et des services exploités par d'autres éléments de l'administration canadienne des transports aériens.

Et plus loin:

Nous croyons que toute réévaluation complète du rôle du système de radio-aéronautique dans le système canadien des transports aériens...

Et je souligne ces mots, «dans le système canadien des transports aériens»

... entraînera des changements importants dans les politiques régissant l'établissement et le fonctionnement des stations radio-aéronautiques.

Le président: Excusez-moi, monsieur Mazankowski, pouvez-vous me dire quel rapport vous citez?

M. Mazankowski: Je cite le rapport sur les interfaces, de 1976, comme je l'ai indiqué plus tôt dans mes remarques, monsieur le président.

On mentionne de nouveau l'établissement et le fonctionnement des services de trafic aérien, et les installations de communication périphériques, et la politique, en indiquant qu'il n'en existe pas. Je cite:

Quand cette politique sera élaborée, l'utilisation du PAL-DCPC devrait s'intégrer harmonieusement avec tous les autres services associés de l'administration canadienne des transports aériens. Une recommandation très, très générale, monsieur le président.

Ensuite on y passe aux publications et aux manuels, et le comité avait ceci à dire: