

[Texte]

the military now earns approximately \$10,000 per year more than the working level Civil Aviation Inspector.

(2) Lack of Management Support—It is apparent that the Aircraft Operations Group feel that management has allowed Treasury Board to usurp too many management functions and that those of us who are senior managers in Transport Canada have not fulfilled our role in defending them and ensuring that the onerous tasks of Civil Aviation Inspectors are understood and appreciated. On the contrary they have observed what appears to the group to be breaches of faith and obvious attempts to undermine them during negotiations and during the one and only strike they were involved in. Civil Aviation Inspectors found this strike to be totally repugnant to them but felt forced into it due to lack of support by management.

It goes on to mention:

(3) Communication—Lack of communication within the Air Administration is a close third. This lack of communication in the view of Inspectors exists at all levels in the Region and at Headquarters.

(4) Standards—There is a serious lack of policy, guidance and development of standards by Headquarters and in the view of Inspectors Headquarters becomes too involved in day-to-day operations which should be handled by region.

(5) Training—Orientation and development training within the Air Administration is grossly inadequate.

(6) . . .

The Chairman: Order, please. Mr. Mazankowski your time has elapsed. I will ask Mr. McLeish to comment, if he so wishes, on Mr. Mazankowski's statement.

• 1605

Mr. McLeish: I would first of all, Mr. Chairman, like to dissociate myself from the allegations of having made remarks that were disparaging to the press or to anyone else involved in the question of civil aviation safety in the country. I have at no time gone on record as making any such comments.

With regard to the Cranbrook report, I can say that neither I nor the Minister of Transport have a copy of the report because of the manner of the procedures for releasing reports. The accident review board will be releasing the reports, I was told this afternoon, probably within a week. The French translation has been completed and they now go to the printers. Some 800 or 900 copies are to be printed and the report should be available next week. I therefore am not able to comment on the reports that have appeared in the press. I would also add that when the report is released officially, I feel certain Mr. Lang and/or myself will be prepared to make appropriate statements at that time.

With regard to the western region report, which was the subject of considerable discussion at two previous meetings of this Committee, I thought I had succeeded in explaining, but

[Traduction]

aujourd'hui. Les inspecteurs de l'armée gagnent environ \$10,000 de plus par an que les inspecteurs de l'aviation civile, et je parle du niveau de travail.

(2) Absence de soutien de la part de la direction. Le groupe de la navigation aérienne estime que la direction a permis au Conseil du Trésor d'usurper beaucoup trop de fonctions de gestion et que les cadres de Transports Canada n'ont pas joué leur rôle, en ce sens qu'ils ne les ont pas défendus pour s'assurer que les services de ces inspecteurs étaient reconnus et appréciés à leur juste valeur. Selon le groupe, la direction a, au contraire, fait preuve de mauvaise foi et a essayé de saper les efforts de ce groupe pendant les négociations et pendant la seule et unique grève à laquelle il a participé. Les inspecteurs de l'aviation civile jugeaient cette grève tout à fait répugnante, mais ils se sont sentis obligés d'y participer en raison du manque de soutien manifesté par la direction.

L'auteur poursuit:

(3) Communication—Le manque de communication au sein de l'administration du transport aérien vient tout de suite après. Ce manque de communication existe à tous les niveaux, dans les régions et à l'administration centrale.

(4) Normes—L'administration centrale n'a pas élaboré de politiques ni de normes sérieuses et, selon les inspecteurs, cette administration centrale s'occupe beaucoup trop des opérations locales qui devraient être régies par la région.

(5) Formation—Elle est tout à fait insuffisante au sein de l'administration des transports aériens.

(6) . . .

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Votre temps est écoulé, monsieur Mazankowski, et je vais donc demander à M. McLeish s'il a des commentaires à faire.

M. McLeish: Tout d'abord, monsieur le président, je tiens à démentir les allégations selon lesquelles j'aurais dénigré la Presse ou quiconque autre en ce qui concerne la sécurité de l'aviation civile au Canada. Je n'ai jamais dénigré personne.

En ce qui concerne le rapport de Cranbrook, je peux vous dire que ni le ministre des Transports ni moi n'en avons eu d'exemplaire, conformément aux procédures de publication de ce genre de rapport. La Commission d'enquête sur cet accident doit publier des rapports cet après-midi ou d'ici une semaine, d'après ce qu'on m'a dit. La traduction française est terminée et les rapports sont en cours d'impression; 800 ou 900 exemplaires seront disponibles la semaine prochaine. Je ne suis donc pas en mesure de faire des commentaires sur les rapports qui ont été publiés dans la Presse. Permettez-moi également de vous dire que, lorsque ce rapport sera publié officiellement, je suis sûr que M. Lang ou moi serons disposés à faire les déclarations appropriées.

En ce qui concerne le rapport de la région de l'Ouest, rapport dont le comité a beaucoup parlé au cours des deux séances précédentes, je pensais avoir réussi à vous expliquer—