

[Text]

Mr. McLeish: I am not arguing the point that we have always had it. We never did have PAL's until very recently.

Mr. Forrestall: Well, it probably created more problems than it solved.

Mr. McLeish: When the western region examined this problem—as I indicated, they took the initiative which I am very pleased they did, which is really the basis upon which we operate, than the bulk of the interrelationship with operators is in the regions and we get a vast amount of advice from the regions with respect to improvements to the system—they undertook to do a broader study of air-ground communications related to their basic difficulty. They did not solve their basic difficulty with their study. They came to headquarters with a report on a number of related matters in air-ground communications. And all I am suggesting to you is that what they had in their regions was not a national problem, that basic difficulty that gave rise to their study, because other regions had in fact undertaken interunit agreements. So the problem did not exist nationally.

Mr. Forrestall: Let me put to you my final question, because I guess my time has run out, Mr. Chairman.

In the absence of what we might call ATC or tower control, in your judgment, does this or does it not present really a serious potential hazard to flying? And I think you must agree with that. And if you do agree with it, is what you are suggesting then that because of the topographical problems, the geographical problems and the rest in the North, that that particular problem has to be viewed in that particular light? What I am really trying to get at is that we have this right across the country at uncontrolled airports, we have got a hell of a problem, and my God in heaven, can we not get some drafted regulations, can we not get something in place and put somebody to work at it 24 hours a day to make sure that we develop, we correct the kinks? Are we going to wait for five years until theoretically we have a perfect set of regulations to cover it? It is scary.

Mr. McLeish: May I answer now?

The Chairman: Mr. McLeish.

Mr. McLeish: As I have tried to explain, Mr. Forrestall, that specific problem did not appear in other regions. They had handled it within their resources and authorities. I also indicated that we embarked on the very type of undertaking that you are proposing right now, with the flight services station concept a few years ago; we have already started implementing it. I have also suggested to you that the final outcome of that, whether it will be in the form of information circulars, air traffic services directives, or additional air navigation orders, is being decided at the present moment in the air administration, and I fully expect that we will be releasing information on this, I say spring; it may be early summer. I also indicated that it may well be later than the Cranbrook report, but they are that close together.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. Mr. Murta.

Mr. Murta: Thank you, Mr. Chairman. I would like to start off, Mr. McLeish, by saying that I guess I am at exactly the opposite end of the question on the airport tax that Mr.

[Translation]

M. McLeish: Ce n'est pas là la question. L'utilisation des émetteurs PAL est récente.

M. Forrestall: Le recours à ces émetteurs a peut-être créé plus de problèmes qu'il n'en a résolus.

M. McLeish: C'est la région de l'Ouest qui a étudié le problème et ce fut une de ses initiatives dont je me réjouis. En effet, notre mode de fonctionnement est tel que le gros des rapports avec les opérateurs se fait au niveau de la région si bien que nous obtenons beaucoup de renseignements de la région même en ce qui a trait aux améliorations désirables pour le réseau. Les responsables de la région de l'Ouest ont entrepris une vaste étude sur les communications Air-Terre pour tenter de cerner la difficulté. L'étude n'a pas permis de résoudre la difficulté et elle a saisi les responsables au siège social qu'un certain nombre de problèmes concernant les communications Air-Terre. Le problème auquel la région faisait face n'est pas un problème national car d'autres régions avaient déjà des accords entre les unités. Le problème n'est pas général.

M. Forrestall: Mon temps de parole est presque écoulé et je vais donc vous poser une dernière question.

L'absence d'une tour de contrôle ou d'un contrôle de la circulation aérienne constitue-t-elle à votre avis, un potentiel de danger pour la navigation aérienne? Je pense que oui et vous en conviendrez peut-être avec moi. Le cas échéant est-ce que vous dites qu'à cause des problèmes topographiques et géographiques particuliers dans le Nord, il faut prévoir des mesures spéciales? A travers le pays, tous les aéroports qui n'ont pas de tour de contrôle constituent un problème et je me demande pourquoi nous ne pouvons pas faire des règlements et consacrer des efforts constants au redressement de cette situation? Allons-nous attendre cinq ans, attendre que chaque détail des règlements soit mis au point pour agir? La situation est affolante.

M. McLeish: Puis-je vous répondre maintenant?

Le président: Allez-y.

M. McLeish: Comme j'ai essayé de vous l'expliquer, monsieur Forrestall, ce problème ne s'est pas posé dans d'autres régions. Les autres régions ont résolu le problème à même leurs ressources et les pouvoirs qu'elles détenaient. Nous avons déjà entrepris ce dont vous venez de parler à l'instant en introduisant il y a quelques années le concept de la station donnant des services de vol. Il y a déjà des réalisations sur ce plan. L'administration de l'air essaie de déterminer actuellement ce qui s'impose: des circulaires de renseignements, des directives sur les services de la circulation aérienne ou encore des décrets supplémentaires sur la navigation aérienne d'ici le printemps ou le début de l'été, nous allons être fixés. Il se peut que ce ne soit pas avant la publication du rapport sur Cranbrook mais les deux résultats sont liés.

Le président: Merci, monsieur Forrestall. Monsieur Murta.

M. Murta: Merci, monsieur le président. Monsieur McLeish, je dois de préciser au départ que j'adopte la position contraire à celle de M. McRae en ce qui a trait à la taxe