

[Text]

Western region was, in fact, an incorrect assumption; and there you are talking . . .

The Chairman: Excuse me, Mr. Forrestall, but just for the interpreters, could you just give us from what you are quoting, just to make it easier for them.

Mr. Forrestall: Yes. I am quoting from number six . . .

The Chairman: Of the *Proceedings* or *Hansard*, or—?

Mr. Forrestall: No, no. From the minutes of our last Transport and Communications meeting, Issue No. 2.

The Chairman: Okay.

Mr. Forrestall: It says up on the right-hand corner, "6-3-1979"—whatever that means.

The Chairman: Thank you very much.

• 1645

Mr. Forrestall: The suggestion that the western region people made a wrong assumption, when we were wondering whether this was a local problem or a national problem, I am sure you have to admit, was rather a harsh judgment. It is a national problem. It exists at every uncontrolled airport in this country. To suggest that anything otherwise does not lend to undue build-up of fears that are unfounded just simply happens to be a matter of fact. It seems to me wrong for us to leave on the record any suggestion that the problem is local, localized, and in fact it is not national, because it is.

It is very difficult for me, and I am sure for others in the industry, Mr. Chairman, to the Administrator, to wonder, in light of all this, why you suggest that there has not been draft regulation. You suggested there were some problems in doing it, and I imagine there are. That simply indicates to me that we really have not thought about it and are now getting our rear ends in gear, trying to think out the difficulties of draft procedures or of procedures that might tend to bring a little closer a system of fail-safe with respect to radio interface at local, uncontrolled airports, indeed throughout the system. To sum it up, the absence of national standards, of national procedures, I suspect and know more than suspect, I know of my own experience, has very greatly affected the difficulties at policy and management levels within the ministry to take corrective action.

My questions are two or threefold. First of all, I would like you to address yourself if you could to whether the problem is a national or a local one. I think your suggestion that their assumptions were false is somewhat wrong. But more important, how much longer are we going to be without direction, without procedures that in fact approach these problems, not on a localized basis but on a national basis? There is just too much evidence in front of us to suggest other than that the problem is enormous, and forbidding, in my judgment, with respect to continued air safety or the capacity of people who have to use aircraft to believe they are travelling safely. I think you understand what I mean by that.

Mr. McLeish: I have picked certain items that I think you want me to speak to. I would first like to mention, with respect

[Translation]

région de l'Ouest n'étaient pas vérifiées et maintenant vous venez de nous parler de . . .

Le président: Excusez-moi, monsieur Forrestall, mais pour les interprètes, pourriez-vous nous dire ce que vous citez, cela leur faciliterait les choses.

M. Forrestall: Oui, je cite le numéro 6 . . .

Le président: De nos délibérations ou du hansard, ou encore . . . ?

M. Forrestall: Non, des délibérations de notre dernière réunion du Comité des transports et des communications, fascicule 2.

Le président: D'accord.

M. Forrestall: Je lis dans le coin droit «6-3-1979» . . . peut-être comprenez-vous ce que cela signifie?

Le président: Merci beaucoup.

M. Forrestall: Vous m'avouerez qu'aller dire que les gens de la région ouest se trompaient alors que nous nous demandions s'il s'agissait d'un problème local ou national, est un peu exagéré. C'est un problème national. Il se pose dans tout aéroport non contrôlé au Canada. Aller dire aussi que cela ne sert qu'à susciter des craintes non fondées alors qu'il s'agit de la réalité, est également tout à fait anormal. Nous ne pouvons laisser croire qu'il ne s'agit que d'un problème local, localisé, car c'est bien un problème national.

Il m'est très difficile, comme probablement à beaucoup dans ce secteur, monsieur le président, comme à l'administrateur je suppose, de comprendre pourquoi, sachant tout cela, on n'a pas établi de règlements. Vous avez dit que cela était complexe, et je suppose que c'est vrai. Cela me prouve simplement que l'on n'y a pas réfléchi et que l'on commence simplement maintenant à bouger, à penser aux difficultés qu'il y aurait à rédiger des procédures qui permettraient de se rapprocher un peu plus d'un système anti-défaillance pour les liaisons radio aux aéroports locaux non contrôlés de tout le réseau. Bref, l'absence de normes nationales, de procédures nationales, a considérablement augmenté les problèmes pour les responsables de la politique et de la gestion au sein du Ministère quand ils essaient de corriger la situation. C'est une réalité que j'ai constatée personnellement.

Mes questions sont à deux ou trois volets. Tout d'abord, pourriez-vous me préciser s'il s'agit à votre avis d'un problème national ou local? Je crois que lorsque vous avez dit que leurs hypothèses étaient fausses, vous vous êtes vous-même trompé. Mais, plus important, combien de temps encore restera-t-on sans aucune directive, sans méthode permettant d'aborder au moins ces problèmes, non pas sur une base locale mais bien nationale? Nous avons suffisamment de preuves ici qu'il s'agit d'un problème énorme qui, à mon avis, empêche toute véritable sécurité aérienne. Comment voulez-vous que le public s' imagine qu'il voyage en sécurité? Je pense que vous comprenez ce que je veux dire.

M. McLeish: J'ai relevé certains points que vous semblez vouloir que je développe. Tout d'abord, je voudrais vous indi-