

[Texte]

examine a *Flight International* magazine to determine exactly how that report was put together and I can assure you, once again, that the facts are not as stated in the article by *Flight International*.

In the first place, *Flight International* states that the manner in which they assembled these statistics is not rigorous and consists of considerable judgment on their part, because the fact is that the base data from which they drew the data for this report is different in every aviation country, and it is different for a number of reasons.

In reporting accident statistics, the following factors have to be considered and taken care of to produce a common base line. We must decide whether we are talking about fatal accidents, or non-fatal or total accidents. We must talk about the exposure to risk.

Are we talking about the number of accidents related to hours of operation to the number of operational flights, or are we talking about productivity, which deals with passenger miles, passenger hours or capacity-ton miles? Are we talking about scheduled or non-scheduled operations, or specialty operations? Are we talking about small airplanes under 12,500 pounds that are designed to a lesser standard of air worthiness than large aircraft? Those over 12,500 pounds in the transport category are designed to the highest possible level of air worthiness and the small aircraft are not. Are we talking about VFR operations or IFR operations?

If you attempt to consider a statistical data base to account for all these factors and then do it on a country by country basis to compare data, you would find that it is an almost impossible task. Why has not ICAO chosen to do this? For the very reason that I am suggesting to the Committee today; that is why ICAO has not chosen to do it.

So for anyone to take the *Flight International* data and consider it to be rigorous and accurate and a reflection of the Canadian safety record is, in my view, just being ill-informed.

Now, if I take the *Flight International* data and look at how they arrived at Canada's position, it is very interesting. The first thing you have to look at and the most natural way to look at the risk factor in transportation is to talk about the exposure, and that would be the fatalities per million flights or per million hours . . .

Mr. Mazankowski: But the geography and the climate have not changed in Canada in the last five years.

• 1020

Mr. McLeish: Even with respect to the flight data, which is based on insufficient statistics because Statistics Canada does not report the data for all the carriers in this country, and I can demonstrate this beyond any doubt whatsoever, but even

[Traduction]

l'occasion d'examiner le contenu de ce périodique afin de savoir comment le rapport a été constitué, et je puis vous assurer, une fois de plus, que les faits ne correspondent pas à ce qui est affirmé dans l'article en question.

Premièrement, *Flight International* affirme que la façon dont ses statistiques ont été recueillies n'est pas rigoureuse. Cela suppose que la part laissée à leur jugement est considérable car la base des données à partir de laquelle ils ont tiré les renseignements nécessaires au rapport varie selon chaque pays et ce, pour diverses raisons.

Ainsi, lorsqu'on rapporte des données relatives aux accidents, il faut tenir compte des facteurs suivants afin d'en arriver à une base commune. Il faut établir si les accidents ont entraîné les décès, n'en ont pas entraîné et le total des accidents. Il faut préciser dans quelle mesure on s'expose aux risques.

On doit préciser s'il s'agit du nombre d'accidents par rapport aux nombres d'heures de service ou au nombre de vols opérationnels, ou encore, si l'on examine la question de la productivité, ce qui oblige à se pencher sur le nombre de milles-passagers, le nombre d'heures-passagers ou le nombre de tonnes-milles. S'agit-il d'activités prévues ou non prévues au calendrier ou d'activités spéciales? Les aéronefs en question étaient-ils d'un poids inférieur à 12,500 livres? Ces derniers ont, en effet, des normes de navigabilité moins élevées que celles des grands aéronefs qui eux sont assujettis aux normes les plus élevées possibles de navigabilité. S'agit-il des opérations relatives aux vols à vue ou aux vols aux instruments?

Si l'on envisage d'établir une base de données statistiques tenant compte de tous ces facteurs et si on effectue ce travail pour chaque pays pour ensuite tirer des comparaisons, on se rendra compte qu'il s'agit là d'une tâche quasi impossible. En effet, pourquoi l'OACI a-t-elle choisi de ne pas faire cela? Pour les raisons mêmes que je mentionne au Comité aujourd'hui.

Par conséquent, si quelqu'un considère les données contenues dans *Flight International* comme des chiffres rigoureux et exacts et partant une image fidèle du dossier canadien en matière de sécurité, il est tout simplement mal renseigné à mes yeux.

Par ailleurs, si j'examine la façon dont cette revue en est arrivé à indiquer la situation canadienne, on trouvera des choses très intéressantes. Le premier aspect sur lequel il faut se pencher pour ce qui est du facteur risque et qui correspond à la démarche la plus naturelle à cet égard, c'est de parler de l'exposition aux risques; cela sous-entend qu'il faut parler du nombre de décès survenus par millions de vols ou par millions d'heures . . .

M. Mazankowski: La géographie et le climat du Canada n'ont quand même pas changé au cours des 5 dernières années.

M. McLeish: Les données relatives aux vols se fondent sur des chiffres insuffisants car Statistique Canada ne fournit pas de statistiques relatives à tous les transporteurs en service dans notre pays, ce que je peux prouver de façon irréfutable.