

[Texte]

• 1545

The report also criticized an inadequate system for reporting and correcting hazardous flying regulations for Canada's airports. "The lack of a suitable national system of incident reporting, investigation and follow-up corrective action allowed operational problems to remain uncorrected."

It goes on to point out further:

However, it stated: "There is no "legal" requirement for a pilot to make position reports during an instrument approach unless requested by ATC. The lack of effective regulation weakens the Advisory system."

It goes on further to state, and this is again in quotation marks,

"The interfaces between the organizations providing Air Traffic Services, Telecommunications (Aeradio) and Airport Services were not well enough developed to provide a reliable fail-safe flight information service."

Mr. Chairman, these statements and the statements which we have heard in this Committee and in the House leave me with the impression that we are being dealt a bit of a snow job here. I think it is fair to say that we are dealing here with a very important issue and yet the Minister and his officials have used every conceivable effort to discredit their own internal reports, discredit the press, discredit the air operations group and, indeed, have attempted to discredit the integrity of the members by suggesting that every time we bring up a matter of this nature, we are being irresponsible.

I think it is clear to say, sir, that arising from the statements which I have quoted and the statements which we have heard, there are some very serious conflicts between the two and the Minister might still want to call the press irresponsible for making those statements. I am not sure, I do not know whether he has responded, but I think I would be fair in saying that the Minister and his officials have a clear responsibility to explain and attempt to set the record straight in the face of these reports.

I think we should repeat here again what we have heard in this Committee. Mr. McLeish, you stated that the problems which were identified in the regional report were not the problems and the deficiencies which were discovered, were not, in fact, part of a deficiency on a national scale. You stated as well that the problems which have been linked between the 1976 report of the western region, the Interface Report, and the unfortunate action at Cranbrook are, as a matter of fact, not identical. You stated that it is a different problem at Cranbrook and I do not feel that I can speak to that until the accident report is released.

Clearly, the impression that we have been left with here in this Committee is that the problems which were identified as a result of the Interface Study had no bearing whatsoever on the problems which existed in Cranbrook. Yet, one of the prob-

[Traduction]

Le rapport critiquait également les insuffisances du système permettant de signaler et de corriger les règlements de vols dangereux appliqués aux aéroports canadiens. «l'absence d'un système national adéquat permettant de signaler les accidents, de faire enquête et subséquemment, de prendre les mesures correctives nécessaires, a laissé tels quels certains problèmes d'exploitation».

Je poursuis:

Toutefois, le rapport précise: «les pilotes ne sont pas obligés par la loi de faire rapport de leur position pendant un atterrissage aux instruments, à moins d'une demande du CTA. L'absence de réglementation efficace affaiblit le système de consultation.

L'article continue, citant toujours le rapport:

«La relation entre les divers organismes responsables des services du trafic aérien des télécommunications (Aeradio) et les services des aéroports n'était pas suffisamment au point pour assurer un service d'information de vol fiable et infaillible.»

Monsieur le président, compte tenu de ces déclarations, et de ce que j'ai entendu dans ce comité, ainsi qu'à la Chambre, j'ai l'impression qu'on tente un peu de nous tromper. À mon avis, il est juste d'affirmer qu'il s'agit ici d'une question très importante, et pourtant le ministre et ses collaborateurs ont fait tout ce qu'ils pouvaient pour discréditer leur propre rapport interne, pour dénigrer les journaux, pour discréditer le groupe des opérations aériennes, et il a même tenté de mettre en doute l'intégrité des membres de ce comité en laissant entendre que chaque fois que nous soulevons une question de cette nature, nous faisons preuve d'irresponsabilité.

Compte tenu de ce que j'ai cité et des déclarations que nous avons entendues, je crois, monsieur, qu'il est évident qu'il existe de très graves contradictions entre ces deux rapports; le ministre voudrait peut-être toujours qualifier la presse d'irresponsable pour ses déclarations. Je ne suis pas certain que le ministre a répondu, mais à mon avis, il est juste d'affirmer que le ministre et ses collaborateurs ont la nette responsabilité d'expliquer tout cela et de tenter de préciser la situation, face à ces articles.

Je crois que nous devrions répéter ce que nous avons entendu dans ce comité. Monsieur McLeish, vous avez affirmé que les problèmes signalés dans le rapport régional ne sont pas communs à tous les aéroports du pays. Vous avez également affirmé que de fait, les problèmes signalés dans le rapport de 1976 sur la région de l'Ouest, le rapport échange, et les problèmes ayant causé le déplorable accident de Cranbrook ne sont pas les mêmes. Vous avez dit que le problème de Cranbrook est différent et je ne crois pas vous voir en parler avant que le rapport de l'accident ne soit rendu public.

Les membres de ce comité ont donc la nette impression que les problèmes signalés dans le rapport d'échange, n'ont rien à voir avec les problèmes existant à Cranbrook. Pourtant, le rapport échange a signalé un certain problème, et je cite une fois de plus ce rapport pour le procès-verbal: