

[Text]

**Senator Davey:** I have a very naive question. How do you find out about these things?

**Mr. Thorneycroft:** In the air mode—and I believe I am correct in saying also in the marine and rail modes—there are reporting requirements in train that automatically go into play when an incident or an accident occurs. We are not always the first people to learn of an accident, but we are certainly apprised of them very quickly. The reporting system is very good.

**Senator Davey:** So there would be no incidents which are not reported?

**Mr. Thorneycroft:** Unfortunately, through ignorance in some cases and, I suspect, on one or two occasions through deliberate oversight, we do not always hear about incidents straight away. However, I believe we hear about most of them. The reporting requirements are stringent and seem to work well.

**Senator Spivak:** This board, apart from the investigation of incidents, accidents and occurrences, has a more general mandate. You seemed to indicate that that mandate was not limited by legislation, but by the judgment of the people involved and by the resources they have.

This is an independent arm's-length board, as I understand it. Therefore, it is in a very good position to make recommendations about policies that may be detrimental to safety. Another example I can think of is the hub and spoke thing, but perhaps that is not conducive to the safety of airline passengers in Canada. Am I correct in assuming that that is not beyond the mandate of the board except in terms of the judgment of what is the best thing to do in terms of your own priorities, but it is not at all limited by the legislation?

**Mr. Thorneycroft:** If I conveyed the impression that we operate outside the terms of the legislation, I apologize. That was not my intention at all. Certainly we have to work within the legislative rules in accordance with the act.

**Senator Spivak:** I understand that.

**Mr. Thorneycroft:** There are some things we cannot do. To look at the hub and spoke situation at Canadian airports is not part of our mandate at the present time, unless we become aware that a situation is developing to a degree that, in our judgment, if something is not changed, could result in an accident.

**Senator Spivak:** Paragraph 7(1)(e) on page 8 says:

... by initiating and conducting special studies and special investigations on matters pertaining to safety in transportation.

That seems to be very broad and would cover that. You are saying that that would not normally be your course of action.

**Mr. Thorneycroft:** No, not normally. I would like to use the air traffic situation as an example. We keep statistics on all incidents. Our staff brought to the board a breakout of these

[Traduction]

**Le sénateur Davey:** Ma prochaine question va sans doute vous sembler très naïve: Comment apprenez-vous qu'un incident s'est produit?

**M. Thorneycroft:** Le transport aérien et, sauf erreur de ma part, le transport maritime et ferroviaire, sont assujettis à des exigences en matière de compte rendu qui s'appliquent automatiquement dès qu'un incident ou un accident se produit. Nous ne sommes pas toujours les premiers informés d'un accident, mais nous en sommes certainement informés très rapidement. Le système de communication est excellent.

**Le sénateur Davey:** Tous les incidents sont donc signalés?

**M. Thorneycroft:** Par ignorance dans certains cas et, je soupçonne, par négligence délibérée dans un ou deux cas, nous n'entendons malheureusement pas toujours parler des incidents tout de suite. Je crois toutefois que la plupart nous sont signalés. Les règles sont très rigoureuses à cet égard et le système semble bien fonctionner.

**Le sénateur Spivak:** En plus de faire enquête sur les incidents, accidents et événements, le Bureau a un mandat plus général. Vous avez semblé dire que ce mandat n'est pas limité par la loi, mais par le jugement des personnes en cause et les ressources à leur disposition.

Si je comprend bien, il s'agit d'une bureau indépendant qui fonctionne de façon autonome. Il est donc bien placé pour formuler des recommandations au sujet de politiques qui iraient à l'encontre de la sécurité. L'autre exemple qui me vient à l'esprit est celui du service radiant, mais ce n'est peut-être pas de nature à favoriser la sécurité des passagers aériens au Canada. Ai-je raison d'assumer que, sauf pour porter un jugement sur ce qui vaut mieux par rapport à vos propres priorités, cela ne passe pas outre au mandat du Bureau et n'est pas du tout limité par la loi?

**M. Thorneycroft:** Je vous demande de m'excuser si j'ai donné l'impression que nous fonctionnons en dehors du cadre de la loi. Ce n'était pas du tout mon intention. Il nous faut évidemment travailler dans le cadre des règles législatives conformément à la loi qui régit le Bureau.

**Le sénateur Spivak:** Je le comprends.

**M. Thorneycroft:** Il y a des choses que nous ne saurions faire. Nous n'avons pas pour mandat, pour l'instant, d'examiner la situation du service radiant aux aéroports canadiens, à moins de sentir qu'une situation évolue au point, à notre avis, de créer un risque d'accident si rien n'est fait.

**Le sénateur Spivak:** Je lis, au paragraphe 7(1) de la page 8: en prenant l'initiative de mener des études et enquêtes spéciales en matière de sécurité des transports.

Cela me semble très général et engloberait ce genre de chose. D'après ce que vous nous dites, ce n'est pas ce que vous feriez normalement.

**M. Thorneycroft:** Non, pas normalement. Je vais prendre comme exemple la situation du trafic aérien. Nous tenons des statistiques sur tous les incidents. Notre personnel a présenté