

[Text]

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Very well. I assume, then, that you would give the same answer in the case of clause 19(9) on page 17:

(8) An investigator who is investigating a transportation occurrence may

(a) where the investigator believes on reasonable grounds that a person is in possession of a document . . .

And the clause goes on to say that he may take certain steps. Again, we are not saying that it is sufficient for the investigator to believe. He must have evidence which is sufficient to convince a court of law. Is that correct?

**Mr. Royer:** I cannot tell you about all of the jurisprudence or the tests that the courts will apply, but the court will review whether it was reasonable for the investigator to believe, and if the court believes he exceeded his power, that there were not reasonable grounds for taking the action, the court may come to the conclusion that the investigator has exceeded his power and apply the remedy provided for in law.

**Senator Spivak:** Mr. Chairman, I have a more general question following this line of reasoning. It seems to me that the primary mandate of the CASB is to react to what has occurred, as opposed to a pro-active role. Will the new board under this legislation play a more pro-active role in accident prevention through such areas as research, studies, and so forth, or am I reading too much into the legislation? Is there any clause in this bill that provides for this role?

**Mr. Royer:** If you will look at the definition of an aviation occurrence, you will see that the role has not changed. It is still a reactive role involving an accident, incident or situation. Provision 7(1) on page 8 says:

The object of the Board is to advance transportation safety

(e) by initiating and conducting special studies and special investigations on matters pertaining to safety in transportation. From that angle, it seems to me that the object of the board has been enlarged.

**Senator Spivak:** Does that provision provide for investigations under any circumstance, or does it mean on the basis of the reasonable grounds provision? In other words, does the board have wide-ranging powers to do studies and investigations to prevent accidents?

**Mr. Royer:** The object of the board, as outlined in paragraph 7(1)(e), does not refer to reasonable grounds.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** On page 3 is the definition for a "dynamically supported craft." In (b) a formula is set out. It reads:

the craft is able to operate at speeds such that the function . . . is equal to or greater than 0.9 . . .

And the terms used in the function are defined. What kind of craft do you have in mind there?

**Ms. Martin:** A hovercraft, and that is the same description that is contained in the Canada Shipping Act.

[Traduction]

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Très bien. Je suppose donc que vous répondriez de la même manière en ce qui concerne le paragraphe 19(9) à la page 17:

(8) Dans l'exercice de ses fonctions, l'enquêteur peut, après en avoir averti l'intéressé par écrit:

a) exiger de toute personne qui, à son avis, est en possession de documents . . .

Et la phrase continue en précisant ce qu'il peut faire. La non plus, on ne dit pas qu'il suffit que l'enquêteur croie. Il doit avoir un élément de preuve suffisant pour convaincre un tribunal, n'est-ce pas?

**M. Royer:** Je ne peux pas me prononcer sur les précédents qu'un tribunal invoquerait ni sur les règles de droit qu'il appliquerait. Néanmoins, il examinerait si l'enquêteur avait des motifs raisonnables de croire. Puis, s'il estimait que l'enquêteur a abusé de ses pouvoirs, qu'il n'avait pas de motifs raisonnables de faire ce qu'il a fait, il pourrait alors conclure que l'enquêteur a effectivement abusé de ses pouvoirs et lui imposer la sanction prévue par la loi.

**Le sénateur Spivak:** Monsieur le président, j'aimerais poser une question d'ordre plus général à ce même sujet. Il me semble que le premier devoir du BCSA est de réagir après qu'il s'est passé quelque chose, plutôt que de jouer un rôle de prévention. Le bureau qui sera créé en vertu du présent projet de loi jouera-t-il un rôle plus actif en matière de prévention des accidents, au moyen de recherches, d'études, ou est-ce que j'interprète le projet de loi? Celui-ci contient-il une disposition qui attribue ce rôle au Bureau?

**M. Royer:** Si vous examinez la définition d'accident aéronautique, vous verrez que le rôle n'a pas changé. Il s'agit toujours de réagir à un accident, à un incident, à une situation. Le paragraphe 7(i) à la page 8 dispose que:

Le Bureau a pour mission de promouvoir la sécurité des transports:

e) en constatant les manquements à la sécurité mis en évidence par de tels accidents; partant de là, il me semble que le mandat du Bureau a été élargi.

**Le sénateur Spivak:** Dans cette disposition, est-il question d'examen dans tous les cas, ou seulement dans la mesure où il existe des motifs raisonnables? Autrement dit, le Bureau a-t-il de vastes pouvoirs l'autorisant à faire des études et des enquêtes dans le but de prévenir des accidents?

**M. Royer:** La raison d'être du Bureau, comme en fait foi l'alinéa 7(1)e), n'est pas liée aux motifs raisonnables.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** À la page 2, figure la définition d'engin à portance dynamique. À l'alinéa b), on trouve une formule. Il est écrit:

L'engin est en mesure de fonctionner à une vitesse telle que le rapport . . . soit égal ou supérieur à 0,9, . . .

Et l'on explique les symboles de la formule. De quel type d'engin est-il ici question?

**Mme Martin:** D'un aéroglisseur. On trouve la même définition dans la Loi sur la marine marchande du Canada.