

[Text]

not I do not know. That rests with you and the work of the committee. It may mean some tight timeframes and some longer meeting times, but if we could get it into the public domain by the end of June, I would find that a good accomplishment.

• 1010

Mr. Tobin: You can see, Madam Minister, I received that comment with a straight face, but your parliamentary secretary is grinning from ear to ear.

The Chairman: He always grins from ear to ear. Do not let that be an editorial.

Mr. Tobin: He has been through this kind of introduction to bills before.

Madam Minister, having had, as I said, a first look at the bill, I think some of us in the opposition are feeling the bill in many ways appears to draw from the National Transport Safety Board of the United States for inspiration. There are a great many areas where we frankly have some questions, have not arrived at any conclusions, have not prejudged the bill. But one area in particular. . . as I now look at the bill, on the one hand currently we have, for example, a dilemma with the Canadian Aviation Safety Board, where you have nine members, four of whom are dissenting on a major investigation, the Gander crash, which is now under judicial review. . . but at first glance, when I look at the board you are now proposing, what I see in essence is a single director for each mode of transportation. I see a chairman who has exclusive powers to run the board, to hire and fire investigators, and so on, but I see a single director for each of the modes that are covered, the four modes, rail, air, marine, and pipelines, and a quick reaction is that while it is always unpleasant, to say the least, to see a board that is split, or a hung jury, if you want, it is equally unpleasant to see a jury of one presiding over any particular major question; and what you are giving us in this board, it seems to me, is a jury of one. Whether it is rail, whether it is marine, whether it is air, or whether it is pipelines, you have essentially one director who takes unto himself or herself responsibility for that area. Frankly, what I see is a kind of octopus, with a chairman at the centre who is, I should not say uninterested in what the arms are doing, but certainly allowing the arms to act entirely independently. You can be sure, Madam Minister, with that structure you will never have any dissenting voices or anybody disagreeing with reports. But I do not know that in the very real sense of public safety it makes for a formula that gives us the best possible judgment on any particular question or accident investigation. What would your response be to that?

Mrs. Martin: Mr. Chairman, yes, we have directors of investigation who are responsible for overseeing the investigation.

Mr. Tobin: Board members.

[Translation]

pas si c'est possible ou pas. Cela dépend de vous et des travaux du Comité. Certains délais seront peut-être courts, et vos réunions devront peut-être durer plus longtemps, mais si ce projet de loi pouvait être proclamé d'ici la fin du mois de juin, ce serait une bonne chose.

M. Tobin: Vous constaterez, madame, que je n'ai pas tiqué lorsque vous avez dit cela, mais le visage de votre secrétaire parlementaire arbore un large sourire.

Le président: Il sourit tout le temps; il ne faut y voir aucun signe.

M. Tobin: Il est déjà passé par là.

Comme je l'ai dit, madame la ministre, j'ai parcouru ce projet de loi et je crois que certains d'entre nous, dans l'opposition, estiment qu'il s'inspire beaucoup du National Transport Safety Board américain. Dans de nombreux cas, nous nous posons très franchement des questions, nous ne sommes pas encore arrivés à une conclusion, nous n'avons pas d'idée préconçue. Mais dans un domaine. . . en regardant ce projet de loi, je constate, d'une part, qu'actuellement, par exemple, il existe des divergences d'opinion entre les neuf membres du Bureau canadien de sécurité aérienne puisque quatre d'entre eux s'opposent aux conclusions de la vaste enquête sur l'écrasement de Gander, qui est actuellement devant les tribunaux. . . mais à première vue, dans le bureau que vous proposez, chaque mode de transport sera chapoté par un seul directeur. Le président peut gérer à sa guise le bureau, embaucher et licencier les enquêteurs, et ainsi de suite, mais chaque mode de transport, que ce soit les chemins de fer, l'aviation, la marine ou les pipelines, sera chapoté par un seul directeur. À première vue, même s'il est toujours désagréable—et c'est le moins qu'on puisse dire—de constater qu'il y a des divergences d'opinion au sein d'un bureau, il est tout aussi désagréable de constater qu'une seule personne présidera aux destinées d'un gros secteur; or c'est ce que vous faites, en créant ce bureau. Que ce soit les chemins de fer, la marine, l'aviation ou les pipelines, un seul directeur sera chargé de chaque secteur. Je pourrais faire une analogie avec une pieuvre, le président étant au centre, et je n'irais pas jusqu'à dire qu'il ne s'intéresse pas à ce que les tentacules font, mais il est incontestable qu'il permet à ces tentacules d'agir à leur guise. Madame la ministre, vous pouvez être sûre qu'ainsi il n'y aura jamais de dissension ni de désaccord sur quoi que ce soit. Mais je ne sais pas si, du point de vue de la sécurité du public, cette formule nous permet de juger au mieux d'une question donnée ou d'une enquête sur un accident. Qu'en pensez-vous?

Mme Martin: Effectivement, monsieur le président, des directeurs d'enquête sont chargés d'instruire les dossiers.

M. Tobin: Les membres du bureau.