

[Text]

outlined in clause 7. Because of the chairman's sweeping powers and the limited role for board members, the board that will be created by the bill now before you will not achieve the bill's objectives. The main points I raised were reiterated by the Canadian Airlines Pilots' Association. Also, most of the substantive amendments proposed by the Commons committee were similar to those in my submission. Regretfully, the majority in the House of Commons rejected the amendments that would have allowed for the creation of a real board.

Honourable senators, the bill as it now stands will create a one-man commission. Regardless of the merits of a one-man commission, it is improper to impose a one-man commission on the Canadian public under the guise of a board. Mr. Chairman and honourable senators, I urge you to take a thoughtful second look at this bill.

The supporters of this bill would like you to believe that the only problem with respect to aviation investigations is the presence of certain individuals on the Canadian Aviation Safety Board, a problem that will be solved by the quick passage of this legislation. Yet, the serious problems associated with aviation investigations were there before any of the so-called dissenters appeared on the scene. The Dubin Commission of Inquiry into Aviation Safety in the early 1980s found that there were serious deficiencies in Transport Canada's investigations. This commission recommended the immediate creation of an independent board to investigate aviation occurrences.

The Lockwood inquiry into the Gimli incident took place after the Dubin commission and during the period when the transition was taking place between Transport Canada and the Canadian Aviation Safety Board. Despite the fact that problems associated with aviation occurrences had been well documented by the Dubin commission, the Lockwood inquiry found that there were still serious problems pertaining to the gathering and interpretation of evidence.

A consultant engaged by the Honourable Don Mazankowski to report upon the implementation of the Dubin commission's recommendations also noted problems with CASB investigations. Judge Rolf's fatality inquiry report into the accident that took four lives, including the Leader of the NDP, in Alberta was quite critical of the way in which the accident was investigated by the CASB.

Mr. John Sopinka—now Mr. Justice Sopinka—in his 1987 report to the Minister of Transport, outlined serious problems with respect to investigations by the board.

As a board member, I have been appalled by the manner in which some investigations have been conducted, notably Gander. This problem continues. Individuals associated with the inquiry into the Dryden accident have publicly indicated that all is not well with the way in which accidents are being investigated by the CASB.

Mr. Chairman, honourable senators, can all of these groups and individuals be wrong? If the answer is yes, then Bill C-2 should be passed since it will ensure the continuation of

[Traduction]

objectifs du projet de loi tels qu'énoncés à l'article 7. À cause des pouvoirs étendus donnés au président et du rôle restreint de ses membres, le bureau que créerait le projet de loi devant vous à l'heure actuelle ne réalisera pas les objectifs de ce dernier. Les principaux points que j'ai soulevés ont été repris par l'Association canadienne des pilotes de ligne. Par ailleurs, la plupart des modifications proposées quant au fond par le comité des Communes ressemblent à celles que j'avais présentées. Malheureusement, le parti de la majorité à la Chambre a rejeté les modifications qui auraient entraîné la création d'un véritable bureau.

Dans son état actuel, le projet de loi mettra sur pied une commission d'une seule personne. Quels que soient les mérites d'une telle commission, il n'est pas convenable d'en imposer une au public canadien en la déguisant en bureau. Je vous incite, monsieur le président et honorables sénateurs, à réexaminer ce projet de loi attentivement.

Les partisans du projet de loi aimeraient vous faire croire que la présence de certaines personnes au sein du Bureau canadien de la sécurité aérienne, chose qui sera vite réglée par l'adoption de cette loi, est l'unique problème qui existe à l'égard des enquêtes sur les accidents aériens. Pourtant, les graves problèmes que posent ces enquêtes existaient bien avant que les «dissidents» ne se manifestent. La Commission Dubin sur la sécurité aérienne a constaté deux lacunes graves dans les enquêtes de Transports Canada au début de la décennie et a recommandé la création immédiate d'un bureau indépendant pour faire enquête sur les événements aériens.

L'Enquête Lockwood sur l'incident de Gimli a eu lieu après la Commission Dubin, pendant la phase de transition entre Transports Canada et le Bureau canadien de la sécurité aérienne. Même si l'existence de problèmes liés aux événements aériens avait été bien établie par la Commission Dubin, l'Enquête Lockwood a permis de constater que de graves problèmes persistaient concernant la collecte et l'interprétation des témoignages.

Un consultant retenu par l'honorable Don Mazankowski pour faire le point sur la mise en œuvre des recommandations de la Commission Dubin a également relevé des problèmes à l'égard des enquêtes du BCSA. Dans son rapport d'enquête sur l'accident qui a entraîné la mort de quatre personnes, y compris le chef du NPD, en Alberta, le juge Rolf a critiqué sévèrement la façon dont l'enquête du BCSA a été menée.

Dans son rapport de 1987 au ministre des Transports, M. John Spika, devenu le juge Spika depuis, a fait état de graves problèmes à l'égard des enquêtes menées par le Bureau.

En tant que membre du Bureau, j'ai été consterné de la façon dont certaines enquêtes, notamment celle sur l'accident survenu à Gander, ont été menées. Le problème existe toujours. Des personnes qui collaborent à l'Enquête Mishinski sur l'accident de Dryden ont mentionné publiquement que tout n'est pas pour le mieux dans la façon dont le BCSA fait enquête sur les accidents.

Est-il possible, monsieur le président et honorables sénateurs, que tous ces groupes fassent erreur? Si vous croyez que c'est le cas, il faut adopter le projet de loi C-2 car il assure la