

[Text]

Senator Spivak: From the point of view of enhancement of public safety, which is what this is all about, and from what you have said about how busy the board members are going to be, do you think it is reasonable, a good idea or even possible for the new agency to conduct the sort of investigations and research of a general nature that it plans to do? First, is it possible and feasible, in your opinion? Secondly, what is your opinion of how valuable it is to do that, in terms of preventing incidents and occurrences, as opposed to simply concentrating on the investigation of those incidents and occurrences from the point of view of the enhancement of public safety?

I believe Senator Atkins raised the question of deregulation. I think the only thing the public is interested in is the assurance that the safety standards are of the highest and that the investigation of these occurrences contributes to that high standard.

I am simply curious about your opinion on these matters.

Mr. Thorneycroft: Let me start off by saying—and again this is my view—that the amount of work that will be done by this new organization will be dictated not so much by the size of the board, which is to be made up of five people, but, rather, by the size and capability of the staff. It is my understanding that when the new board comes into being, the staff of the Canadian Aviation Safety Board—some 190 people—will accrue to the new organization.

In the same way, the staff that is dedicated today to marine accident investigation and to rail accident investigation will accrue to the new organization. As we start out, we will have some 300 people associated with the new agency, not all of whom are going to be professional investigators. We have to run the administrative side of this as well.

The board will have to decide early on what it can bite off. I think the board will have to make a conscious decision on what class of accidents can be investigated. In order to get a good return on investment, for instance, there is no point in spending a lot of time investigating an accident that is like a fender bender. We do not get a safety lesson from that. We would probably treat those in a fairly routine and standard manner.

We are interested in investigating the accidents or incidents on which the board can make recommendations which, if implemented, would prevent a recurrence or reduce the likelihood of a recurrence.

I think, at the moment, while there is a lot of retroactivity on the the part of the Canadian Aviation Safety Board, we are still proactive in some areas. As this new board gets going, I think it will fulfil its mandate, because obviously the objective is to prevent accidents.

Senator Spivak: Would this new board have the mandate to investigate, for example, the number of air traffic controllers there ought to be, the hours they work, and other factors associated with their accuracy?

[Traduction]

paient, mais ne terminaient pas leurs enquêtes aussi rapidement qu'aujourd'hui.

Le sénateur Spivak: Du point de vue de l'amélioration de la sécurité du public, et c'est ce qui importe le plus, et compte tenu de ce que vous nous avez dit au sujet du travail que devront abattre les membres du Bureau, croyez-vous qu'il soit raisonnable, bon ou même possible pour la nouvelle agence d'effectuer les enquêtes et recherches générales prévues? En premier lieu, pensez-vous que cela soit possible? Deuxièmement, vaut-il la peine d'agir ainsi pour prévenir les incidents et les accidents au lieu tout simplement de concentrer nos efforts sur les enquêtes qui permettraient d'améliorer la sécurité du public?

Sauf erreur de ma part, le sénateur Atkins a soulevé la question de la déréglementation. Le grand public désire uniquement qu'on lui confirme que les normes de sécurité en vigueur au Canada sont parmi les meilleures et que les enquêtes effectuées lorsqu'un accident se produit contribuent à la qualité de ces normes.

J'aimerais connaître votre opinion sur ces questions.

M. Thorneycroft: Je désire tout d'abord vous dire, et il s'agit là d'une opinion personnelle, que le volume de travail du nouvel organisme dépendra moins de la taille du Bureau, qui comprendra cinq membres, que du nombre d'employés qui y seront affectés et de leurs compétences. J'ai cru comprendre que le personnel du Bureau canadien de la sécurité aérienne, quelque 190 employés, passera au nouvel organisme dès que celui-ci verra le jour officiellement.

De la même façon, le personnel actuellement affecté aux enquêtes sur les accidents maritimes et ferroviaires se joindra à la nouvelle organisation. Dès le début, près de 300 personnes seront associées au Bureau bien qu'elles ne soient pas toutes des enquêteurs professionnels. Il faut en effet gérer cet organisme.

Le Bureau devra décider très tôt des catégories d'accidents qu'il exclura et de celles qui peuvent faire l'objet d'une enquête. Il ne vaut par exemple pas la peine, du point de vue de l'investissement, de consacrer beaucoup de temps à enquêter sur un accident qui ne serait qu'un accrochage. Nous ne pourrions dégager aucune leçon de ce genre d'enquête sur le plan de la sécurité. Ces accidents seront donc probablement traités comme une affaire de routine.

Nous aimerions plutôt enquêter sur des accidents ou incidents à l'égard desquels le Bureau peut faire des recommandations qui, si elles étaient mises en œuvre, pourraient empêcher ou réduire la possibilité qu'ils se reproduisent.

Pour l'instant, bien qu'un certain nombre de dossiers du Bureau canadien de la sécurité canadienne ne soient pas encore complétés, nous réalisons tout de même des progrès dans certains domaines. Au fur et à mesure que le nouveau Bureau s'organisera, il sera davantage en mesure de remplir le mandat qui lui a été confié: prévenir les accidents.

Le sénateur Spivak: Ce nouveau Bureau aura-t-il pour mandat d'enquêter, par exemple, sur le nombre de contrôleurs aériens en poste, le nombre de leurs heures de travail et