

[Texte]

The Chairman: And other interested parties.

Mr. Cuthbertson: —and other interested parties— or should draft reports be provided at the discretion of the board. How does one define a reasonable opportunity to respond to the draft report, and what kind of impact does this procedure have on the timeliness of reports of the board? In other words, how quickly can the board produce reports if it has to go through this procedure?

Mr. David Walker (Winnipeg North Centre): On that point, Mr. Chairman, what is the context of that with other boards, and the history?

The Chairman: The section comes from the National Transportation Act in the States. But this is an area that is obviously going to be explored.

Mr. Cuthbertson: And the CASB.

The same on clause 25, page 23. Here again it mentions that the board shall, on a confidential basis, provide an interim report, if requested by the minister. Well, should the minister have that power to request an interim report?

Clause 29, on page 27, concerns partial privilege for air traffic control recordings. The question there that members might want to explore is why indeed vessel traffic management recordings and train despatch recordings are not included in that clause.

Clause 31, on page 29, deals with incident reporting systems, either voluntary or mandatory. Members might want to explore with the minister whether it is envisaged that the board is going to establish incident reporting systems, voluntary and mandatory, similar to those set established by the CASB for rail and marine incidents or occurrences.

Finally, the report to Parliament. What minister should the TAIB report through to Parliament, and should it be the Minister of Transport or some other minister? It goes back to clause 13. Both Justice Sopinka and Bernard Deschênes came down on the side of the Minister of Transport, after some consideration. Both of them agreed it was not a compromise of the board's independence to report through the Minister of Transport.

The Chairman: David, I know that was a very quick preview. Normally—and that is why I am glad there are not too many questions—questions could have been circulated to all members and then they would at least be a guide for members when they examine witnesses. So you have highlighted some of the main issues of the bill.

I think the minister is here. Actually, I think this is the first time the minister has been exposed to a bill process, which is interesting.

What happened here was a verbal presentation, just to give you the highlights on some of the points to be developed before this committee with the minister and

[Traduction]

Le président: Et aux autres parties intéressées.

M. Cuthbertson: ... et autres parties intéressées—ou bien si ces projets de rapport ne devraient être communiqués qu'à la discrétion du bureau. Qu'entend-on par possibilité de présenter des observations et quelle peut en être l'incidence sur les délais de présentations desdits rapports au bureau? En d'autres termes, quelle peut être la rapidité de production de rapports du bureau s'il doit respecter ces procédures?

M. David Walker (Winnipeg-Nord-Centre): A ce sujet, monsieur le président, quelle est la comparaison par rapport aux autres bureaux, et quels sont les précédents?

Le président: Cet article est tiré de la loi nationale sur les transports des États-Unis (National Transportation Act). Il reste que c'est une question qu'il faudra de toute évidence examiner.

M. Cuthbertson: Et le BCSA.

La même chose au sujet de l'article 25, page 23. Encore une fois le bureau devra, à titre confidentiel, communiquer un rapport provisoire sur demande du ministre. Le ministre devrait-il avoir ce pouvoir de demande de rapport provisoire.

L'article 29, page 27, concerne le privilège partiel accordé aux enregistrements contrôle. Les députés voudront peut-être demander pourquoi les enregistrements relatifs au contrôle de la navigation et du trafic ferroviaire ne sont pas inclus dans cet article.

L'article 31, page 29, porte sur les systèmes de rapport d'incidents, volontaires ou obligatoires. Vous voudrez peut-être demander au ministre s'il est envisagé que le bureau mette en place des systèmes de rapport d'incidents, volontaires ou obligatoires, analogues à ceux mis en place par le BCSA pour les incidents ou les accidents ferroviaires et maritimes.

Pour finir, le rapport destiné au Parlement. Quel ministre devrait déposer au Parlement le rapport du BEAT, le ministre des Transports ou un autre ministre? Cela nous ramène à l'article 13. La préférence du juge Sopinka et de Bernard Deschênes va au ministre des Transports, après réflexion. Ils ont convenu tous les deux que le dépôt de ce rapport par le ministre des Transports ne compromettrait pas l'indépendance du bureau.

Le président: David, je sais que c'était un tour d'horizon très rapide. Normalement—c'est la raison pour laquelle je suis heureux qu'il n'y ait pas trop de questions—des questions auraient pu être distribuées à tous les députés, questions qui leur auraient pour le moins servi de guide pour l'interrogatoire des témoins. Vous nous avez résumé certaines des caractéristiques importantes de ce projet de loi.

Je crois que la ministre est arrivée. Je crois d'ailleurs que c'est la première fois que la ministre participe à une étude de projet de loi, ce qui est intéressant.

Ce que vous venez d'entendre était un exposé oral visant à faire ressortir certains des points utiles à discuter avec la ministre et les autres témoins, comme je l'ai déjà