

[Text]

Mr. Ken Johnson, Executive Director, Canadian Aviation Safety Board: Yes, I also believe you are correct. For example, witnesses were compelled, but they were compelled in accordance with the investigation or public inquiry being carried out, and the inquiring officers had the powers of someone under the Inquiries Act.

The Chairman: I was thinking in terms of the powers of entry and seizure. Did you ever have anyone coming to you for redress as a result of an investigator doing something?

Mr. Thorneycroft: Not to my knowledge, Mr. Chairman.

Mr. Johnson: Mr. Chairman, I believe that, out of the approximately 2,000 investigations carried out over the four-year life of the board, there was one case that I can recall where investigators had to go and get a warrant to enter premises. Normally, the level of cooperation in the industry is very high. Usually the investigators simply tell the individual that they are there to do their job and they are told to come in and do it.

The Chairman: That is impressive, I must say.

Honourable senators, if there are no further questions of Mr. Thorneycroft and Mr. Johnson, I will excuse these witnesses. Thank you very much, gentlemen. You have an impressive board with an impressive chairman.

Honourable senators, appearing now before us is Mr. Bobbitt, Dr. Filotas and Mr. Stevenson. Gentlemen, it is an open secret that, while you do all get along very well together, there are times when there has been some public reference to disagreements. I do not know how you want to proceed but we are in your hands. Following your presentation, we will be hearing from other members of the board, so we will treat all witnesses in the same fashion. I would ask that you keep your presentation brief and to the point. Also, if there is anything that you did not say to the committee in the other place that you would like to say to us today, we would be glad to hear that, too.

Mr. N. Bobbitt, Member, Canadian Aviation Safety Board: Thank you, Mr. Chairman. I would like to start with a brief opening statement. Mr. Chairman, honourable senators, I am pleased to have this opportunity to appear before you today to comment on Bill C-2. Appearing with me today are two of my colleagues: Captain Stevenson, one of Canada's most experienced airline captains; and Dr. Filotas, an accomplished aeronautical engineer. I hold a B.Sc. in Physics and Mathematics, a Master's Degree in Aeronautical Engineering and a Master's Degree in Public Policy and Public Administration. I am a military-trained pilot with propeller, jet and helicopter experience.

In my submission to the transport committee in the other place, I proposed a number of specific amendments. These amendments would have assured the creation of an independent transportation accident investigation board, a board with the necessary powers to accomplish the objectives of the bill as

[Traduction]

M. Ken Johnson, Directeur exécutif, Bureau canadien de la sécurité aérienne: Je crois que oui. Des témoins ont été contraints de comparaître, par exemple, mais ce fut conformément à l'investigation ou l'enquête publique en cours, et les enquêteurs avaient les pouvoirs qu'accorde la Loi sur les enquêtes.

Le président: Je pensais aux pouvoirs d'entrée et de saisie. Quelqu'un a-t-il déjà sollicité un redressement de torts parce qu'un enquêteur avait fait quelque chose?

M. Thorneycroft: Pas à ma connaissance, monsieur le président.

M. Johnson: Je crois, monsieur le président, que sur environ 2 000 enquêtes réalisées depuis la création du Bureau, il n'y a eu qu'un cas, sauf erreur, où les enquêteurs ont dû se munir d'un mandat pour entrer quelque part. La collaboration de l'industrie est habituellement excellente. En temps normal, les enquêteurs informent tout simplement la personne qu'ils viennent faire leur travail et on leur dit d'entrer le faire.

Le président: Je dois dire que c'est très impressionnant.

Si vous n'avez pas d'autres questions à poser à MM. Thorneycroft et Johnson, messieurs, je vais laisser partir les témoins. Merci beaucoup, Messieurs. Vous avez un Bureau et un président impressionnants.

Nous accueillons maintenant MM. Bobbitt, Filotas et Stevenson. Ce n'est un secret pour personne, messieurs, que vous ne vous entendez pas très bien entre vous; il nous est arrivé d'entendre parler de désaccords. Je ne sais pas comment vous voulez procéder, mais nous sommes entre vos mains. Une fois que vous aurez terminé votre présentation, nous entendrons d'autres membres du Bureau et nous traiterons tous les témoins de la même manière. Je vous demanderais d'être brefs et d'aller directement au but. Si, d'autre part, il y a des choses que vous n'avez pas dites au comité de l'autre endroit que vous aimeriez nous dire aujourd'hui, nous serons heureux de l'entendre.

M. N. Bobbitt, membre, Bureau canadien de la sécurité aérienne: Merci, monsieur le président. J'aimerais commencer par une brève déclaration liminaire. Monsieur le président, honorables sénateurs, je suis heureux d'avoir l'occasion de comparaître devant vous aujourd'hui pour vous livrer mes commentaires sur le projet de loi C-2. Je suis accompagné ici aujourd'hui de deux de mes collègues. Je vous présente, à ma droite, le capitaine Stevenson, l'un des pilotes de ligne les plus expérimentés du Canada, et, à ma gauche, M. Filotas, un ingénieur d'aéronautique accompli. Quant à moi, je détiens un B.Sc. en physique et mathématiques, une maîtrise en génie aéronautique et une maîtrise en politique gouvernementale et en administration publique. Je suis aussi un pilote d'avions à hélice et à réacteurs et d'hélicoptères qui a été formé dans les Forces canadiennes.

J'ai proposé un certain nombre de modifications précises lors de ma comparution devant le comité des transports de l'autre endroit. Ces modifications auraient assuré la création d'un bureau indépendant d'enquête sur les accidents des transports, un bureau muni des pouvoirs nécessaires pour réaliser les