

[Text]

within legislation as opposed to the board itself. Would you care to respond?

**Mrs. Martin:** As it is laid out in the bill, it does direct the board to make the policies, the by-laws, as to how the investigations will be conducted and the policies as to which investigations will be conducted, and the chairman must act within the powers and the by-laws and the policies of the board. So it is clarified more so than it is under the current act that we have under CASB, and it spells it out. Certainly, if there are some word changes you want to look at as a committee and as you talk to the witnesses on this, then by all means take a look at that.

**Mr. Angus:** Without prejudging what we are going to hear or what we as a committee are going to decide, if it came down to our making a fundamental change—that is, that we would shift that exclusivity from the chairman to the board—is the government opposed to that concept? Should we be able to provide the justification?

**Mrs. Martin:** I think that is something we will have to look at when we get to the clause-by-clause stage after you have had your investigations. Certainly the consultation was very wide both prior to drafting the first bill and since the first bill was circulated, and it was circulated to some 107 different groups for comments. We feel the structure we have now is the structure under which the board would operate very effectively.

**Mr. Angus:** I guess time will tell both in terms of the hearings and how we resolve it, how it works in practice.

Let me now shift to the area of the relationship between the Minister of Transport and the board itself. This bill provides the authority, as it does in CASB, for the minister to have a representative on site. It is my understanding that the Canadian Air Line Pilots' Association also has that privilege on an ongoing basis, and it is not a new thing. But tied in with that is the minister's ability to receive interim reports, to make comments on them prior to the issuance of those reports.

Now, that also is available to others. I myself had the opportunity to review a confidential interim report by the Aviation Safety Board on the Wawa triangle study. So I am not necessarily saying that is wrong, but a number of those things tied together, and the fact that the recommendations go to the minister and that the minister has 90 days in which to respond. . . . But there is no requirement for the minister to do anything about the recommendations; it is totally up to that individual.

I am wondering whether we should be looking for a new mechanism to deal with that perceived conflict. I emphasize the word "perceived" because I do not think any of us have found any documentation to say that at this point there is a very clear conflict of interest. What if

[Translation]

pouvoirs, tandis que selon la loi, le président jouit de pouvoirs distincts de ceux du bureau. Pouvez-vous nous expliquer cela?

**Mme Martin:** Tel qu'il est précisé dans le projet de loi, le bureau est chargé d'adopter les grandes orientations politiques qui détermineront le genre d'enquête qu'on tiendra; il établira les règlements régissant la façon de mener l'enquête, et le président doit se conformer aux politiques et aux règlements du bureau. Le projet de loi est donc plus clair que la loi actuelle régissant le Bureau Canadien de la Sécurité Aérienne, il est plus précis. Cela dit, si vous envisagez d'apporter certaines modifications au libellé, sentez-vous libre d'étudier cela au cours de votre examen et des entretiens avec les témoins.

**M. Angus:** Sans vouloir déterminer d'avance ce que nous allons entendre ou décider comme comité, si toutefois nous proposons un changement fondamental, comme par exemple de passer le pouvoir exclusif du président au bureau, le gouvernement s'y opposerait-il? Faudrait-il que nous justifions une telle demande?

**Mme Martin:** Il faudra envisager cela lorsque nous en serons à l'étude article par article, c'est-à-dire une fois que vous aurez terminé votre étude. Je précise cependant que l'on a tenu de très vastes consultations avant de rédiger le premier projet de loi, et depuis lors, ce texte a été distribué à 107 groupes différents pour consultation. Nous estimons que l'organigramme que nous avons conçu permettra au bureau de fonctionner très efficacement.

**M. Angus:** Le temps nous le dira; les audiences nous éclairerons, nous travaillerons la question et nous verrons s'il fonctionne de façon satisfaisante.

Passons maintenant aux rapports entre le ministre des Transports et le bureau. Comme c'est le cas pour la loi qui régit le Bureau Canadien de la sécurité aérienne, le projet de loi prévoit que le ministre est représenté par quelqu'un sur le terrain. Je crois savoir que l'Association canadienne des pilotes de lignes aériennes jouit du même privilège de façon permanente, et que cela remonte à il y a longtemps. Outre cela cependant, le ministre a le droit de recevoir des rapports provisoires et de faire des remarques sur leur contenu avant leur publication.

Ce pouvoir est également attribué à d'autres. J'ai moi-même eu l'occasion d'examiner un rapport provisoire confidentiel soumis par le Bureau Canadien de la sécurité aérienne au sujet de l'étude du triangle de Wawa. Cette chose ne me paraît pas en soi répréhensible, mais un certain nombre de ces facteurs sont liés entre eux; le fait que la recommandation est soumise au ministre et que ce dernier dispose de 90 jours pour y répondre. . . . Toutefois, le ministre n'est pas obligé de donner suite aux recommandations; cela dépend uniquement de ses préférences personnelles.

Je me demande donc si nous ne devrions pas envisager un mécanisme nouveau pour résoudre ce qu'on perçoit comme un conflit. J'insiste bien sur les termes «qu'on perçoit», car je crois qu'aucun d'entre nous n'a découvert la moindre indication d'un conflit d'intérêts caractérisé.