

[Text]

haps, be by choice, but these people will be busy. To the extent that the fields are quite different—marine, air, rail and pipeline—I predict quite confidently that if the board is as busy as Mr. Thorneycroft says, there will develop a kind of informal division of labour within the board.

We will then have the other difficulty to which I referred, which is that the rail man will be sympathetic to the practical problems of the rail industry, as will the marine man with the practical difficulties of operating steamships, and so on. They will be sympathetic to their former colleagues. This seems to me to be almost inevitable. Everything the witness says, Mr. Chairman, makes me more uneasy.

Mr. Thorneycroft: I certainly do not have any experience with a multimodal board, senator; I would have to agree with you. And far be it from me to say that what you suggest might occur will not. I can only give you my own impression.

Based on the experience I have had with the Canadian Aviation Safety Board and my previous experience within Transport Canada as the officer in charge of the Marine Casualty Investigation Unit—and I am an airman myself—I think it can be done. I do not see the transfer of skills as being something that will create undue problems. There will be lots of give and take; I know that. I do not think that is a bad thing. If the members are chosen carefully, I do not think that we will get into a situation where one person, regardless of his knowledge about a mode, will be able to sway four other people every time. Certainly they would probably rely on his experience, and that is where they get the collective experience; but the transferral of knowledge between the various modes would occur quite quickly, in my opinion.

Senator Spivak: I have noted, Mr. Thorneycroft, that the Canadian Aviation Safety Board was said to have a large backlog of investigations, something of the order of 1,200. Is that the case?

Mr. Thorneycroft: Senator, when the Canadian Aviation Safety Board came into being, the aircraft occurrences that were currently in progress within the Accident Investigation Board of Transport Canada were given to the new board to handle. A conscious decision was taken at that time to attempt to conduct or complete the investigations into those occurrences in accordance with the way the new board was going to do business. Of course, that new way of doing business was just in the process of being formulated; so there was a legacy of unfinished business transferred to the board.

Then, of course, in the air mode there were some 500 to 700 occurrences yearly. While the apparatus was gathering steam and getting under way, yes, the completion of occurrence reports did slow down somewhat. "Backlog", however, is a bit of a misnomer. It infers that nothing was being done with respect to those cases, which is not really correct. Investigators were working on them, but they were not completing them as quickly as we do today.

[Traduction]

gues. Les membres du Bureau n'auront probablement pas le choix: ils devront travailler ferme. Dans la mesure où les domaines visés—le transport par voie maritime, aérienne, ferroviaire et par productoduc—diffèrent complètement, je prédis sans risque de me tromper, que si les membres sont aussi occupés que le prévoit M. Thorneycroft, ils se partageront les tâches d'une quelconque façon informelle.

Nous nous retrouverons alors avec le problème dont j'ai déjà parlé, c'est-à-dire que l'expert en matière de transport ferroviaire compatira davantage aux difficultés de cette industrie et que l'expert du domaine maritime comprendra mieux les problèmes pratiques que soulève l'exploitation d'un paquebot, et ainsi de suite. Ils seront mieux disposés envers leurs anciens collègues. Cette situation me semble presque inévitable. Monsieur le président, les propos du témoin m'inquiètent de plus en plus.

M. Thorneycroft: Sénateur, comme je n'ai jamais travaillé avec un conseil multidisciplinaire, je ne peux donc vous contredire. Et loin de moi l'idée d'affirmer que ce que vous suggérez ne se produira pas. Je peux seulement vous faire part de mes impressions personnelles.

D'après mon expérience auprès du Bureau canadien de la sécurité aérienne ainsi que de l'Unité des enquêtes sur les accidents maritimes de Transports Canada et compte tenu du fait que je suis moi-même un aviateur, je crois qu'on peut y arriver. À mon avis, le transfert des compétences ne devrait pas créer de problèmes indus. J'admets que cette façon de procéder exigera beaucoup de compromis mais je ne crois pas que cela soit une mauvaise chose. Si les membres sont choisis avec soin, un seul d'entre eux ne pourra, quelles que soient ses connaissances spécialisées, influencer les quatre autres membres chaque fois. Ceux-ci tabletront probablement sur son expérience, et c'est là que l'expérience collective entre en jeu, mais, selon moi, le transfert de connaissances sur les différents modes de transport se fera assez rapidement.

Le sénateur Spivak: Monsieur Thorneycroft, on dit que le Bureau canadien de la sécurité aérienne accuse un grand retard dans ses enquêtes; environ 1 200 d'entre elles n'auraient pas encore été complétées. Est-ce le cas?

M. Thorneycroft: Sénatrice, lorsque le Bureau canadien de la sécurité aérienne a été créé, les enquêtes effectuées par le Service d'enquête sur les accidents de Transports Canada lui ont été confiées. On avait alors délibérément décidé d'effectuer ou de terminer ces enquêtes de la façon dont le nouveau Bureau allait opérer. Comme les nouvelles directives n'avaient pas encore été formulées, le Bureau s'est subitement retrouvé avec un grand nombre de dossiers en cours.

Il ne faut d'ailleurs pas oublier qu'il y avait alors de 500 à 700 accidents ou incidents aériens par an. J'admets toutefois que la présentation des rapports pertinents a quelque peu ralenti avant que le Bureau atteigne son rythme de croisière. Par ailleurs, le terme «arriéré» ne convient pas vraiment. Il sous-entend en effet que rien n'a été fait dans chacun de ces cas, ce qui n'est pas tout à fait exact. Les enquêteurs s'en occu-