

[Text]

things and said, "We think there is a trend here which is not very good." The board looked at the information the staff was able to provide. Our intention in doing so was to decide whether we, as a board, should hold a public inquiry into the air traffic situation in Canada.

Before we came to a final decision, we invited representatives who work in the industry and who regulate the industry—Canadian Airline Pilots' Association, Canadian Air Traffic Controllers, Transport Canada—to appear before the board. After we heard from those people, we had a long and protracted discussion. By a narrow margin we decided not to hold a public inquiry at the present time. However, we decided that we had sufficient information that we were concerned about to conduct a special investigation into the air traffic situation. That is ongoing at the present time. We will be releasing a public report on that in due course.

In other words, it is a pro-active thing, but it was generated because of trends which caused us, as a board, a fair amount of concern.

I do not know whether I have cleared or muddied the water.

**Senator Spivak:** Your information is helpful. It is not entirely clear to me what is prohibited by this legislation. From what you are saying, it does not seem that anything would be prohibited as it pertains to safety in transportation.

**Mr. Thorneycroft:** If the board, in its judgment, believes that a situation, if uncorrected, could lead to a disastrous situation, then it has the power to do something about it. It is a judgment call, and it is one which, obviously, has to be exercised very carefully.

**Senator Spivak:** You mentioned that pleasure boats and international trucking will not be under the jurisdiction of this new board. I know the reasons for that.

I should remember this from the hearings on national transportation policy, but which agency has the mandate to look into safety questions which relate to those sectors, and how is that done? Is it correct that the provinces implement safety standards which are set by the federal government?

**Mr. Thorneycroft:** I may be getting into dangerous grounds. Pleasure boat accidents would fall within the purview of the new board. There is no question about that. The question is whether or not they would have the resources to look at them.

Another question that causes a lot of talk is: Why doesn't this board look at truck, bus and vehicle accident investigations? The responsibility to look after vehicular traffic in each province has been delegated to the individual provinces by the federal government, so the accident investigation function went that way as well.

The only time a national agency would become involved would be if a truck, bus or car struck a train, an airplane or a ship.

**Senator Spivak:** So there are provincial agencies in each province?

[Traduction]

au Bureau une ventilation de ces données en disant: «Nous croyons y déceler une tendance inquiétante». Le Bureau s'est penché sur l'information que le personnel a pu lui fournir. Ce faisant, notre intention était de décider s'il y avait lieu de procéder à une enquête publique sur la situation du trafic aérien au Canada.

Avant de prendre une décision finale, nous avons invité des représentants de ceux qui travaillent dans ce secteur et qui le réglementent—l'Association canadienne des pilotes de ligne, l'Association canadienne du contrôle du trafic aérien, Transports Canada—à comparaître devant le Bureau. Après les avoir entendus, nous avons eu de longues discussions. Le Bureau a ensuite décidé, à l'issue d'un vote serré, de ne pas tenir d'enquête publique pour l'instant. Il a toutefois décidé, vu ses nombreux sujets de préoccupation, de mener une enquête spéciale sur la situation du trafic aérien. Celle-ci est actuellement en cours. Un rapport sera rendu public en temps et lieu.

Cette mesure «proactive» a toutefois été suscitée par des tendances qui inquiétaient passablement le Bureau.

Je ne sais pas si j'ai clarifié ou embrouillé les choses.

**Le sénateur Spivak:** Vos informations sont utiles. Je ne comprends pas clairement ce que la loi interdit. D'après ce que vous dites, rien de ce qui a trait à la sécurité des transports ne semble interdit.

**M. Thorneycroft:** Si le Bureau estime qu'une situation risque, à moins d'être corrigée, de mener à un désastre, il peut intervenir. C'est une question de jugement, et il faut évidemment l'exercer avec beaucoup de soins.

**Le sénatrice Spivak:** Vous mentionniez que la juridiction du nouveau Bureau ne s'étendra pas à la navigation de plaisance, ni au camionnage international. J'en connais les raisons.

Je devrais m'en souvenir pour avoir participé aux audiences sur la politique nationale des transports, mais quel organisme est chargé de veiller à la sécurité dans ces secteurs, et comment procède-t-il? Est-il vrai que les provinces appliquent des normes de sécurité établies par le gouvernement fédéral?

**M. Thorneycroft:** Je m'aventure peut-être sur un terrain dangereux. Les accidents de la navigation de plaisance relèveraient du nouveau Bureau. Cela ne fait pas de doute. On peut toutefois se demander s'il aura les ressources nécessaires pour s'en occuper.

La question de savoir pourquoi ce Bureau n'est pas chargé des enquêtes sur les accidents de camions, d'autobus et d'autres véhicules de transport routier suscite beaucoup de discussions. Le gouvernement fédéral a délégué à chaque province la responsabilité du trafic routier sur leur territoire. C'est pourquoi les enquêtes sur les accidents leur ont aussi été confiées.

Un organisme national ne participerait à l'enquête que si un camion, un autobus ou une voiture frappeait un train, un avion ou un navire.

**Le sénateur Spivak:** Il y a donc des organismes provinciaux dans chaque province?