

- (4) Le droit de ramener des passagers et de rapporter des marchandises et des matières postales au pays d'origine, de n'importe quel point du globe.
- (5) Le droit pour l'avion de recueillir des passagers, des marchandises et des matières postales dans tel pays étranger pour transport dans tel autre pays étranger.
- (6) Le droit pour l'avion de recueillir des passagers, des marchandises et des matières postales dans tel pays étranger pour transport à tel autre point de ce même pays. Ce droit est communément appelé cabotage.

Le Canada a signé l'accord du transit aérien pour aider à l'inauguration des lignes aériennes mondiales, mais il n'a pas signé l'accord des cinq libertés, se réservant ainsi le contrôle absolu des droits à la prise de possession ou à l'établissement de tout trafic au Canada. Le Dominion conserve son droit de conclure des accords bilatéraux avec d'autres pays, suivant les intérêts du Dominion.

Accords bilatéraux.—Les délégués canadiens et américains se sont réunis à New York le 25 janvier 1945, dans le but de s'entendre sur les services entre les deux pays et de compléter l'accord de Chicago. Cet accord bilatéral concernant les services aériens réguliers annule les accords conclus entre le Canada et les États-Unis en 1939 et en 1940.

Les routes ci-dessous sont déclarées, subordonnément au nouvel accord bilatéral, routes américaines et elles seront exploitées par des voituriers désignés par le gouvernement des États-Unis: Boston-Moncton; Boston-Montréal; New York-Québec ou Boston-Québec; New York-Montréal ou New York-Ottawa, mais non les deux au cours de la même envolée; Washington-Montréal ou Washington-Ottawa, mais non les deux au cours de la même envolée; Buffalo-Toronto; Fargo-Winnipeg; Great Falls-Lethbridge; Seattle-Vancouver; Seattle-Whitehorse; Fairbanks-Whitehorse.

Les voituriers désignés par le gouvernement canadien pourront exploiter les routes: Halifax-Boston; Toronto-New York; Toronto-Cleveland; Toronto-Chicago; Port Arthur-Duluth; Victoria-Seattle; Whitehorse-Fairbanks.

Section 2.—Contrôle du Gouvernement sur les moyens de communication*

Evolution et contrôle des radiocommunications au Canada.—Les premières communications par radio (ou "sans fil" comme il était dit alors) au Canada furent établies en 1901 sous forme de radio-télégraphie entre Chateau Bay, Qué., terminus de la ligne télégraphique de la rive nord du Gouvernement, sur le côté nord du détroit de Belle-Isle, et Belle-Isle, Terre-Neuve. Les postes furent construits par la Marconi Wireless Telegraph Company de Londres, Angleterre, pour le compte de la Division des Télégraphes du Ministère des Travaux Publics. Ces postes étaient destinés à remplacer le service par câble entre l'île et la terre ferme, lequel était continuellement interrompu par la glace. Le premier message transatlantique par radio a été transmis de Glace Bay, N.-E., à Clifden, Irlande, en 1903. La rapidité avec laquelle cette nouvelle science s'est développée ne tarda pas à exiger quelque forme de contrôle, tant domestique qu'international.

La première législation de contrôle des radiocommunications au Canada est la loi de la télégraphie sans fil de 1905 (c. 49, Ed. VII). Dans les statuts révisés du Canada de 1906, cette loi devient la "Partie IV—Télégraphie sans fil" de la loi des télégraphes, c. 126, S.R.C., 1906. En juin 1913, le Parlement adopta la loi du radio-télégraphe, et les radiocommunications au Canada et à bord des navires immatriculés au Canada furent administrées par la suite subordonnément aux dispositions

* Préparé en collaboration avec le Ministère des Transports.