

s'est taillé une place importante dans les transports mondiaux. Plusieurs États ont reconnu, même avant la cessation des hostilités, la nécessité primordiale de mesures propres à assurer le "contrôle de la circulation aérienne" dans le monde entier. Les États-Unis ont pris l'initiative et ont invité 52 États alliés ou neutres à participer à la conférence tenue à Chicago en novembre 1944. Le Canada songeait avec un vif intérêt à l'avenir de l'aviation et, le 2 avril 1943, le très honorable W. L. Mackenzie King déclarait à la Chambre des communes: "le gouvernement canadien est fortement en faveur d'un programme de collaboration et de coopération internationales au sujet du transport aérien. Il est prêt à appuyer, au cours de ces négociations internationales, tout programme de transport aérien international reconnu comme le plus propre à servir, non seulement les intérêts immédiats du Canada, mais aussi notre intérêt primordial dans l'établissement d'un ordre international de nature à empêcher la déclaration d'une autre guerre mondiale". Cette déclaration demeure la base du programme du Canada en matière d'aviation internationale. Avant la tenue de la conférence de Chicago convoquée par les États-Unis, le Canada a préparé le rôle qu'il devait y jouer et l'avant-projet de convention internationale du transport aérien, le premier programme complet mis au point, a été déposé à la Chambre des communes le 17 mars 1944. Cet avant-projet, que le Parlement a adopté plus tard après lui avoir fait subir quelques modifications, a été révisé de nouveau à la conférence du Commonwealth sur l'aviation, qui a eu lieu à Montréal, et au cours de pourparlers tenus avec les autorités des États-Unis.

L'Acte final de la Conférence de Chicago renfermait le texte des accords suivants: l'Accord provisoire sur l'Aviation civile internationale; la Convention relative à l'Aviation civile internationale; l'Accord relatif au Transit des services aériens internationaux\*; et l'Accord relatif au transport aérien international†.

L'Acte final comprenait également 12 projets d'annexes techniques. Ces instruments ont été ouverts aux signatures le 7 décembre 1944.

Le Canada a adhéré à l'Accord provisoire, à la Convention et à l'Accord relatif au transit. Pour diverses raisons, très peu d'États ont adhéré à l'Accord relatif au transport aérien. L'Accord provisoire est entré en vigueur le 6 juin 1945 après avoir été accepté par 23 États et, en conséquence, l'Organisation internationale provisoire de l'aviation civile (PICAO) a été établie. Aux termes d'une décision prise à Chicago, le siège de PICAO a été établi à Montréal et la première réunion a eu lieu le 15 août 1945. Dès que 26 États eurent ratifié la Convention relative à l'aviation civile internationale, le 4 avril 1947, l'OACI a remplacé l'organisme provisoire. Aux termes de la Convention, l'Assemblée de PICAO a décidé, à sa dernière séance, que le siège permanent de l'Organisation serait établi à Montréal; le gouvernement du Canada a alors doté l'Organisation d'un édifice convenable. Conformément à des dispositions prises avec les chemins de fer Nationaux du Canada, on a construit, angle des rues Dorchester et Université, à Montréal, un immeuble moderne à bureaux de 10 étages, connu sous le nom de l'Édifice de l'aviation internationale. L'Organisation a occupé ces bureaux en août 1949.

\* L'Accord relatif au transit des services aériens internationaux prévoit l'échange des deux premières "libertés".

† L'Accord relatif au transport aérien comporte toutes les cinq "libertés": 1° le privilège de traverser le territoire d'un État contractant sans atterrir; 2° le privilège d'atterrir pour des raisons non commerciales; 3° le privilège de débarquer des passagers, du courrier et des marchandises embarquées dans le territoire de l'État dont l'aéronef possède la nationalité; 4° le privilège d'embarquer des passagers, du courrier et des marchandises à destination du territoire de l'État dont l'aéronef possède la nationalité; et 5° le privilège d'embarquer des passagers, du courrier et des marchandises à destination du territoire de tout autre État contractant et le privilège de débarquer des passagers, du courrier et des marchandises en provenance du territoire de tout autre État contractant.