

aérienne. Conformément à ces dispositions, on a conclu des ententes en vertu desquelles les États dont les avions empruntent la route de l'Atlantique-Nord défraient une part considérable des installations et services de navigation aérienne que fournissent les gouvernements de l'Islande et du Danemark en Islande, au Groenland et aux îles Féroé. Ces ententes sont intervenues à des conférences spéciales où étaient représentés l'Islande et le Danemark, de même que les autres États intéressés. Les contributions fournies aux termes de ces ententes se fondent effectivement sur l'usage que les avions des États intéressés font de ces installations. Le Canada est partie aux deux ententes et sa contribution représente à peu près 7 p. 100 du coût total. Aux termes de l'Accord sur les stations de l'océan Atlantique-Nord, les mêmes États assurent, au moyen d'une contribution en espèces ou en navires, le maintien d'un réseau de 10 stations météorologiques flottantes, situées en permanence dans l'Atlantique Nord et exigeant une flotte de 25 navires. Le Canada fournit un navire en vertu de cet accord. La principale fonction des stations météorologiques est de transmettre des renseignements qui assurent l'exploitation sûre et économique des services aériens de l'Atlantique-Nord. Elles fournissent aussi des aides à la navigation aérienne et disposent de l'équipement nécessaire aux recherches et au sauvetage en cas d'urgence.

Travaux dans le domaine économique.—Bien qu'elles ne constituent qu'une partie assez restreinte du domaine où s'exerce l'activité de l'OACI, les initiatives économiques des transports aériens internationaux revêtent une importance capitale. Pour diverses raisons, il est plus facile, à l'échelon international, d'en arriver à une entente sur les questions techniques que sur les questions économiques. Cette difficulté a souvent entravé le travail de l'OACI. A la Conférence de Chicago, on avait généralement exprimé le désir d'accorder uniformément à tous le droit d'effectuer des envolées internationales. A cause des difficultés en jeu, deux accords séparés ont été rédigés (l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux et l'Accord relatif au transport aérien international). Quarante et un États ont accepté l'accord relatif au transit, mais seulement 17 (et sur ce nombre, 5 l'ont depuis dénoncé) ont accepté l'accord relatif au transport. Au cours de l'existence de PICAO et depuis l'établissement de l'OACI, on a entrepris des études et discussions en vue d'établir un accord multilatéral sur les droits commerciaux dans le domaine du transport international. Cependant, les discussions à deux assemblées et à une commission spéciale, convoquée à Genève en novembre 1947, n'ont pas apporté de solution efficace. Il est généralement reconnu que le régime actuel d'échanges bilatéraux de routes et de droits n'est pas satisfaisant; mais, bien que la question ait fait l'objet de beaucoup d'autres études plus approfondies, aucune solution complète n'a encore été trouvée. Le Canada a sans cesse appuyé le principe des accords multilatéraux.

L'élaboration de standards et pratiques recommandés visant à faciliter le transport aérien international est une importante réalisation de l'OACI. Aux débuts de l'aviation civile internationale, la multitude des lois et règlements nationaux régissant la douane, l'immigration, l'hygiène et la quarantaine agricole amoindrissait considérablement les principaux avantages du transport aérien (rapidité et possibilité pour les aéronefs de franchir les obstacles naturels). L'OACI s'est attaquée avec vigueur à ce problème et la Conférence de division sur la facilitation, tenue à Genève en mai 1948, a rédigé un projet comportant un programme complet de standards et pratiques recommandés; plus tard, le Conseil a adopté ce programme qui est devenu l'Annexe 9 de la Convention. Les États membres, y compris le Canada, ont accepté ces standards et pratiques recommandés; vu qu'il y a eu peu