

Accords aériens internationaux.—La position du Canada dans le domaine de l'aviation de même que sa situation géographique rendent impérieuse sa collaboration à l'aviation civile internationale. Aussi, le Canada a joué un rôle important dans les discussions qui ont jeté les bases de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), dont le siège est à Montréal (P.Q.). Un article spécial, *Le Canada et l'OACI*, a paru dans l'*Annuaire* de 1952-1953, pp. 852-859. Aujourd'hui, le Canada compte 21 accords relatifs à l'aviation avec l'étranger.

Section 1.—Services aériens

Les services de transport aérien peuvent se répartir en deux grandes catégories: les services à horaire fixe et les services sans horaire fixe. Les services de la première catégorie sont exploités par des transporteurs aériens qui assurent le transport public, par aéronef, des personnes, du courrier et (ou) des marchandises, desservant, en conformité d'un horaire et moyennant une taxe unitaire, des points désignés. La deuxième catégorie comprend les services suivants:

- 1° Services aériens réguliers entre points déterminés. Ces services sont exploités par des transporteurs aériens qui assurent le transport public, par aéronef, des personnes, du courrier et (ou) des marchandises, desservant, sur un itinéraire type et avec une certaine régularité, et moyennant une taxe unitaire, des points désignés.
- 2° Services aériens irréguliers entre points déterminés. Ces services sont exploités par des transporteurs aériens qui assurent, d'une base désignée, le transport public, par aéronef, des personnes, du courrier, et (ou) des marchandises, desservant, moyennant une taxe unitaire, une région définie, ou un ou plusieurs points déterminés.
- 3° Services aériens de frètement. Ces services sont exploités par des transporteurs aériens qui assurent, d'une base désignée, le transport public, par aéronef, des personnes et (ou) des marchandises, moyennant une taxe au mille ou à l'heure applicable au frètement d'un aéronef entier, ou moyennant toute autre taxe que la Commission des transports aériens peut permettre.
- 4° Services aériens contractuels. Ces services sont exploités par des transporteurs aériens qui n'assurent pas de transport public mais qui transportent des personnes et (ou) des marchandises uniquement en conformité d'un ou de plusieurs contrats particuliers.
- 5° Aéroclubs. Les aéroclubs sont exploités par des transporteurs aériens légalement constitués en tant qu'organismes sans but lucratif ayant pour fin d'assurer à leurs membres des possibilités d'entraînement au vol et de vol récréatif.
- 6° Services spéciaux. Ces services sont exploités par des transporteurs aériens à des fins que ne prévoit aucune autre classe. Ils comprennent les services d'entraînement au vol, de vol récréatif, de photographie et de relevés aériens, de lutte contre les insectes et plantes nuisibles, de publicité aérienne, de surveillance et d'inspection aériennes, etc.

On trouvera ci-après un exposé des opérations courantes des deux grandes entreprises de transport aérien qui constituent au Canada le noyau des services aériens de transport de passagers et de marchandises.

Air-Canada.—En 1963, soit sa 26^e année d'activité, Air-Canada (désignation maintenant officielle dans les deux langues) a transporté un nombre record de 3,966,547 voyageurs (3,883,590 par vols réguliers et 82,957 par vols affrétés), soit 3 p. 100 de plus que l'année précédente. L'accroissement le plus important s'est produit dans le service d'affrètement sur la route de l'Atlantique, lequel s'est multiplié par huit et représente le tiers du trafic-passagers d'Air-Canada sur cette route. Le niveau élevé du trafic transcontinental n'a presque pas changé au regard de 1962, mais le trafic sur les lignes régulières des Bermudes et des Antilles s'est accru de 31 p. 100. Les passagers-milles payants ont totalisé 2,887,239,000. Le fret payant transporté, y compris les messageries, atteignait le total de 35,781,000 tonnes-milles et le courrier, 13,859,000 tonnes-milles. Le revenu d'exploitation s'est établi à \$37,574,000, soit presque 7 millions de plus que le revenu de 1962.