

Section 1.—Aviation civile (administration et ligne de conduite)

Administration.—La réglementation de l'aviation civile relève du pouvoir fédéral et s'exerce en vertu de la loi de 1919 sur l'aéronautique et de ses modifications. La loi est en trois parties. De manière générale, la Partie I porte sur l'aspect technique de l'aviation civile (immatriculation des avions, délivrance de permis aux aviateurs, établissement et entretien des aéroports et des installations de navigation aérienne, réglementation de la navigation aérienne, enquêtes sur les accidents et sécurité de fonctionnement des appareils) et est appliquée par le Directeur de l'aviation civile, sous la surveillance du sous-ministre adjoint, Services de l'Air, ministère des Transports. La Partie II vise l'aspect social et économique des services aériens commerciaux et attribue à la Commission des transports aériens certaines fonctions relatives à la réglementation des services aériens commerciaux (voir pp. 850-851). La Partie III porte sur les questions d'administration interne des services de l'État se rattachant à la loi.

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.

Ligne de conduite fédérale en matière d'aviation civile.—La politique du gouvernement fédéral en matière d'aviation civile consiste à mettre à la disposition du public canadien un service régulier et sûr et à mettre les transporteurs régionaux et nationaux en mesure d'exploiter dans les conditions économiques les plus avantageuses. Dans l'élaboration de sa politique sur ce sujet, en 1964, le gouvernement a retenu trois principes de base. Le premier stipule que les sociétés d'aviation canadiennes d'envergure internationale doivent servir dans l'ensemble les intérêts du Canada; ces services ne doivent pas entrer en concurrence ou venir en conflit mais doivent plutôt être nationalisés par la fusion de certains services, la coopération et une répartition très nette de leurs champs d'activité. C'est ainsi que les deux plus importantes sociétés aériennes ont convenu que la manière la plus efficace de réaliser cette politique de base serait l'attribution à chacune d'elles d'un territoire à desservir; ainsi, il ne pourrait y avoir conflit d'intérêt en dehors du Canada. On avait donc décidé que les *Canadian Pacific Airlines* couvriraient tout le Pacifique, le continent d'Asie, l'Australie et la Nouvelle-Zélande, le Sud et le Sud-Est de l'Europe et l'Amérique latine et qu'Air Canada desservirait la Grande-Bretagne, les pays du Nord, de l'Est et de l'Ouest de l'Europe, et les Antilles. Par exception, CPA continueront d'exploiter leurs lignes vers les Pays-Bas. Cette division comprend donc tous les pays sauf le continent d'Afrique et les États-Unis; au sujet de ces derniers, de nouveaux accords bilatéraux sont en voie de préparation et, pour ce qui est de l'Afrique, on attend des prévisions de services vers ce continent. Les deux sociétés continueront de collaborer dans leurs services d'agence et de vente, chacune représentant l'autre en dehors de sa zone pour inciter les voyageurs à emprunter les lignes canadiennes. En outre, ces sociétés continueront de jouer conjointement le rôle de conseiller auprès du gouvernement à l'égard des négociations relatives aux transports aériens et d'utiliser des services communs d'entretien et d'appui.

Le deuxième principe a trait aux services intérieurs et il spécifie que la concurrence ne doit pas disparaître, mais qu'elle ne doit ni mettre en danger ni gravement affaiblir la situation économique de la société Air Canada sur le plan de ses services intérieurs; ces exploitations représentent en effet l'essentiel du réseau de ses lignes intérieures, et la concurrence ne doit pas entraver le développement normal des deux sociétés. En 1965, on a nommé un conseiller spécial en matière de transport aérien, qui devra faire