

*Article 32*

Pour faire suite aux observations faites au sujet de l'article 11, nous sommes d'avis que ces dispositions devraient être éliminées complètement, pour autant qu'elles s'appliquent aux aéronefs.

Bien que cette suggestion soit faite au sujet du bill dans sa forme actuelle, il est entendu que si, de ce fait nous acceptons le principe du bill concernant le transport aérien et établissant que c'est un service désirable, il ne faut pas interpréter cette attitude comme étant l'approbation ou l'acceptation du projet de loi dans sa forme actuelle.

Le Canada fait actuellement partie du groupe des pays qui ont signé la Convention internationale de l'aéronautique et qui comprend la plupart des puissantes nations du monde. Celles-ci ont toutes, tout à tour, tenu compte des stipulations de cette Convention pour définir le statut des voituriers et établir les règlements qui les régissent. Ainsi, en Angleterre, où la législation a suivi le progrès, on a maintenu une réglementation et un contrôle des plus modernes et aujourd'hui les plus importantes lois à ce sujet sont les lois dites Carriage by Air Act, de 1932, et Air Navigation Act de 1936. Cette dernière renferme des dispositions portant sur un contrôle et une réglementation du genre de ceux que l'on propose dans ce projet de loi, bill B. On constatera toutefois, pour peu qu'on s'y reporte, que, même dans ce pays où les règlements ont suivi le progrès pour s'adapter aux nouvelles conditions, on ne cherche pas à exercer ce contrôle en ayant recours à une législation précise, mais plutôt en établissant des règlements par décrets du Conseil.

Dans le plus récent ouvrage anglais commentant la législation sur l'aviation civile, N. H. Moller a écrit les lignes suivantes au sujet de la modernisation de l'administration en Angleterre :

Nous aurions eu à faire face à une situation précaire dans nos affaires nationales si, au point de vue de l'aviation, la marche dans la voie du progrès ou les découvertes dans le domaine de l'expérimentation avaient été entravées par des mesures législatives qui, dépendant d'une procédure parlementaire incommode, n'aurait pu répondre aux exigences quotidiennes dans le domaine national et international de l'aviation civile. Ce domaine prend un essor de plus en plus rapide et considérable."

Au Canada, où le progrès dans ce domaine offre une double perspective, ces paroles s'appliquent avec plus d'exactitude encore.

Depuis l'année 1922, notre loi de l'aéronautique, celle qui prévaut dans ce domaine, n'a été que bien peu modifiée. On peut dire de même que les règlements établis sous le régime de cette loi étaient bel et bien démodés, en dépit du fait qu'on y a de temps en temps apporté un amendement quand le besoin en était si urgent qu'il était impossible de retarder davantage. Aujourd'hui ces règlements ne répondent d'aucune manière aux exigences des conditions qui varient sans cesse et, dans une large mesure ne peuvent plus être appliqués aux opérations aériennes au Canada. Par suite, de cet état de choses, l'exploitant se trouve à certains moments forcé en quelque sorte de violer la loi, évidemment loin d'être raisonnable, mais en se rendant coupable de cette infraction il risque d'annuler la protection de l'assurance et il s'expose à devenir passible d'une peine. Il y a des années que les exploitants des services commerciaux demandent avec instance la révision de ces règlements démodés. Or, maintenant que le ministère des Transports (se rendant enfin compte de la situation du voiturier, nous l'espérons) désire étendre l'application des règlements, nous sommes d'avis qu'au lieu de nous donner une demi-législation du genre de celle que nous promet ce bill et qui ne sera qu'un expédient destiné à relever tant bien que mal l'autorité administrative au lieu d'être une loi de portée générale, comme ce devrait être le but visé, on devrait laisser de côté toutes les dispositions qui ont trait au transport aérien dans le bill B que discute dans le moment le comité du Sénat.