

A. DÉCLARATION FAITE PAR LE REPRÉSENTANT DU GOUVERNEMENT DU CANADA

Au début de ces Conférences, la Délégation canadienne a fait une déclaration indiquant l'opinion du Gouvernement canadien à l'égard de l'objet de ces Conférences. En ce qui concerne la question générale d'aide collective dans la Région Atlantique-Nord, la Délégation canadienne a exprimé l'opinion que le moment était venu d'examiner l'ensemble des questions relatives à la mise en œuvre et à l'emploi des installations et services de navigation aérienne dans la Région, de telle façon qu'il se dégage pour tous les intéressés des idées claires quant au caractère et à l'étendue de cette mise en œuvre et de cet emploi d'installations, et que tous les projets d'aide puissent être étudiés et traités conformément à des principes sains et équitables.

En même temps, la Délégation canadienne a rappelé aux Délégués que le Canada entretient un réseau très étendu et très onéreux d'aides à la navigation aérienne, à l'avantage, en tout ou en partie, des services aériens de l'Atlantique-Nord. Dans l'opinion de notre Gouvernement, ce réseau représente une contribution bien supérieure à notre part et on devrait, par conséquent, en tenir compte lors de l'examen de la participation canadienne à des projets d'aide collective pour l'Atlantique-Nord, et particulièrement en ce qui concerne les deux projets actuellement en discussion. La proposition tendant à faire entrer en compte des contributions indirectes de cette nature a été rejetée à ces Conférences, par la majorité des États représentés. Le but de cette note est d'apporter de nouvelles explications sur la position du Canada et de faire consigner cette position dans les procès-verbaux de ces Conférences.

La Délégation canadienne regrette de n'avoir pas trouvé, dans la présente Conférence, un appui effectif quant à son opinion sur ce sujet. Quoi qu'il en soit, le Canada est d'avis que l'aide collective dans la Région Nord-Atlantique ou dans toute autre zone doit être entreprise d'une façon qui assure un traitement équitable à tous les États intéressés, et il pense que, si on laisse subsister des inégalités importantes, tout l'édifice de l'aide collective en sera sapé et pourrait finir par s'effondrer.

Le Gouvernement canadien a constamment reconnu et approuvé le principe de l'aide collective. En conséquence, le Canada est partie au premier Accord sur les stations océaniques de l'Atlantique-Nord et aux deux Arrangements sur l'Islande et n'a pas revendiqué un traitement spécial pour ces deux cas. Cependant, la situation du Canada s'est modifiée depuis que Terre-Neuve est devenue partie intégrante du Canada. Nos responsabilités concernant la navigation aérienne dans l'Atlantique-Nord ont presque doublées, en raison des installations aériennes supplémentaires de l'Atlantique-Nord prises en charge à la suite de cette Confédération. La proposition du coût total des installations et services à terre de navigation aérienne au Canada, contribuant en tout ou en partie à la navigation aérienne transatlantique, imputable directement et exclusivement à cette navigation, se monte à plus de \$2,300,000 par an, sans tenir compte des dépenses en capital ou de l'amortissement. Cela signifie que ce montant annuel serait épargné, sans affecter défavorablement les services nationaux, si les vols transatlantiques venaient à cesser. Le Canada avance que, quel que soit le critère, la proposition de vols transatlantiques effectués par des aéronefs canadiens, ou le revenu national, ou encore le nombre d'habitants, cette contribution