

## Transports aériens

Le principal développement pendant cette année de grande activité pour l'aviation civile canadienne a été la conclusion d'un accord révisé de services aériens avec le Royaume-Uni, faisant de British Airways le premier transporteur transatlantique à avoir accès à Calgary, Edmonton et Vancouver contre l'octroi d'importants droits d'exploitation à Air Canada pour des destinations au delà du Royaume-Uni. Le même accord permet à un transporteur britannique de Hong Kong de doubler le service transpacifique exploité par CP Air en retour du maintien et de l'élargissement des droits accordés à ce transporteur.

Pour ces négociations ainsi que pour les consultations préliminaires avec la République fédérale d'Allemagne, la Roumanie et le Mexique, la partie canadienne était dirigée par le négociateur en chef des accords aériens pour le ministère des Affaires extérieures, qui a puisé à même les effectifs du Ministère, de Transports Canada et de la Commission canadienne des transports pour constituer les équipes de négociateurs, lesquelles comprenaient également des représentants des compagnies aériennes.

Le Ministère a participé activement à un certain nombre de contacts officieux avec les États-Unis, les pays scandinaves, le Portugal et l'Inde, contacts qui pourraient déboucher sur des négociations. Il a également participé au règlement des différends qui sont survenus avec certains partenaires du Canada en raison de politiques de réglementation différentes. Enfin, il a apporté une contribution importante à un certain nombre d'études interministérielles en cours qui façonneront la politique aérienne internationale du Canada pour les années 80.

Ces activités se sont déroulées alors que les transporteurs aériens internationaux enregistraient une baisse de leurs recettes d'exploitation. Un plafonnement de la croissance du trafic passagers, une baisse de rentabilité due au fort accroissement des prix du carburant et la surcapacité dans certains grands marchés ont fait de 1980 l'une des pires années pour l'ensemble de l'aviation commerciale. Bien que nos compagnies aériennes de transport international régulier aient généralement continué d'être rentables, elles n'ont pas été sans subir ces facteurs négatifs. En une période de croissance économique limitée, on peut s'attendre à ce que des modifications dans la répartition du trafic d'aéroport et la hausse des droits d'atterrissage aient des incidences de plus en plus grandes sur l'exploitation. Bien que le principal affréteur canadien ait eu une bonne performance, la part des vols nolisés a continué de diminuer.

Ces problèmes ont été étudiés de très près par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). La deuxième Conférence sur le transport aérien s'est tenue en février, et la vingt-troisième Assemblée triennale, en septembre. Le rôle du Canada dans ces activités a reflété son statut de pays hôte de l'Organisation ainsi que de grand participant ayant les intérêts de son industrie aérienne et de son public voyageur à protéger et à promouvoir.

## Transports maritimes et multimodaux

Après un certain nombre d'années de travail préparatoire, une Convention sur le transport multimodal international de marchandises a été adoptée lors d'une conférence de l'ONU tenue à Genève, en mai. Cette Convention vise à faciliter le commerce par l'adoption de règles uniformes régissant les contrats de transport, les relations entre chargeurs et exploitants ainsi que les régimes de responsabilité applicables au transport multimodal de marchandises. Le Canada a participé à la Conférence et signé la Convention *ad referendum*. Les préparatifs pour des consultations avec l'industrie et les autres paliers de gouvernement ont été entrepris au deuxième semestre afin de déterminer si le Canada devrait ratifier et appliquer la Convention.

Dans les secteurs plus strictement limités aux transports maritimes, l'année a été assez peu fertile en événements, la communauté internationale poursuivant son étude des grandes questions recensées à la Ve CNUCED (Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement), en 1979. Au Canada, le gouvernement a continué de concentrer son attention sur l'élaboration d'une nouvelle politique des transports maritimes.

Dans le prolongement de la Ve CNUCED, une session extraordinaire de la Conférence a été tenue, au début de l'année, à Genève, pour étudier la question de l'élimination progressive du régime de libre immatriculation. Bien qu'il y ait eu entente sur un programme de travail ainsi que sur certaines des grandes questions devant être abordées lors de l'évaluation de l'incidence du régime de libre immatriculation sur le trafic commercial et sur les flottes des pays en développement, il n'en a pas moins subsisté une très nette divergence de vues entre pays en développement et pays développés. Les premiers, à l'exception, bien sûr, des pays de libre immatriculation, ont continué à réclamer des mesures pour encourager l'élimination rapide des pavillons de complaisance, alors que les pays développés restaient fermement opposés à toute mesure pouvant entraîner une hausse des coûts et une baisse de l'efficacité des transports maritimes. Dans le prolongement des résolutions adoptées à la Ve CNUCED, de nouveaux efforts ont été entrepris en septembre à la septième session de la Commission des transports maritimes de la CNUCED. Malgré l'adoption de résolutions sur un certain nombre de questions comme l'encombrement des ports, l'assistance technique et la formation, peu de progrès ont été réalisés sur la question la plus litigieuse, celle du régime de libre immatriculation, qui sera étudiée lors d'une réunion internationale spéciale en 1981.

La question des parts de cargaison réservées a continué de préoccuper considérablement la communauté internationale, et la CE a poursuivi ses préparatifs pour l'adhésion de l'Europe au Code de conduite des conférences maritimes. Le Canada, à l'instar d'un certain nombre d'autres pays de l'OCDE comme les États-Unis, l'Australie et la Nouvelle-Zélande, n'est toujours pas convaincu de l'utilité d'adopter le Code qui entrera probablement en vigueur avec l'adhésion de l'Europe. Étant donné que les Européens refuseront proba-