

*Article 11*

Tenant compte de la proposition faite au sujet de la délivrance du permis, la première partie de cet article devrait être modifiée afin que le texte devienne des marchandises ou des voyageurs, etc., au moyen d'un aéronef autre qu'un aéronef exploité par un "voiturier muni d'un permis."

*Paragraphe 2*

On a dit au comité que les mots "autre personne mettant en service l'aéronef" dans la huitième ligne, pouvaient bien s'appliquer au pilote, mais nous les interprétons comme faisant allusion au locataire ou à celui qui entreprend le service. Si tel n'est pas le cas, il faudrait une disposition indiquant que seule la personne pilotant l'aéronef sous contrat, et non le propriétaire, sera tenu responsable d'une violation.

Nous sommes également d'avis que les exigences, sous peine de révocation, sont trop onéreuses pour l'exploitant. Car, le fait d'avoir à payer une forte amende et à perdre son permis, ce qui constitue l'unique moyen de retirer quelque revenu de son aéronef, devrait être tenu pour une peine suffisante. On peut faire observer qu'aucune disposition ne parle de la révocation pour ce qui est des navires dans la partie du Bill qui a trait à ce sujet.

*Paragraphe 3*

L'objet de cette disposition n'est pas bien clair, à moins qu'on n'ait l'intention de ne l'appliquer qu'aux aéronefs faisant un service international. En tout cas, nous sommes d'avis que le fonctionnaire dont il est question ici ne devrait pas avoir le droit de retenir l'aéronef qu'il croit impliqué dans une infraction contre la présente Partie de la loi, car il pourrait bien entraver ainsi indéfiniment les opérations du voiturier. Si, de plus, le voiturier n'était pas coupable d'une infraction à la présente loi, il n'aurait aucun recours.

*Partie 6 Article 22.*

L'effet de cet article dépend dans une large mesure de l'application que le Gouvernement désire faire de ce bill, dans sa forme actuelle, au sujet des opérations dans le Nord. Ce genre de service entrerait, pour la plus grande partie, dans une classe de travail connue par les exploitants du Nord sous le nom de service en louage ou contrat spécial, alors qu'il faut transporter un chargement complet ou un poids considérable. La nature des opérations des aéronefs, la variété des modèles de machines et l'élément temps, ce qui dans bien des cas est d'une grande importance dans le transport aérien, tout cela crée des difficultés concernant l'établissement d'un tarif spécial et nous fait douter considérablement de l'effet pratique de cette disposition.

*Article 29*

L'aspect légal de l'effet de l'article 29 a été discuté à fond au Comité par les représentants du trafic automobile. Or, étant donné que les objections sont les mêmes pour l'article que pour le pilote de l'aéronef, il n'est pas nécessaire de les répéter ici. On peut dire, en somme, que l'article est obligatoire et limite l'autorité de la Commission qui, croit-on, devrait être libre, sous le régime de toute disposition statutaire, surtout lorsqu'il s'agit de l'exploitation d'un aéronef dont la nature n'est pas connue de la Commission.

*Article 30*

Comme nous l'avons dit précédemment, cet article décrète que les conditions dans lesquelles le permis sera accordé releveront de l'autorité de la Commission, nonobstant le fait que le permis est délivré par le ministre. Si la délivrance de ce permis doit relever de l'autorité de la Commission, ce permis devrait être délivré par la Commission et non par le ministre comme le veut l'article 10.