

*Registre des aéronefs—Loi*

Le secrétaire parlementaire a bien sûr précisé que ce registre ne garantit en rien le titre de propriété. Il a également précisé qu'il établit un système rigoureux de priorité. La politique du gouvernement relative à la protection des droits des personnes œuvrant dans l'industrie de la navigation aérienne ainsi que des propriétaires et des pilotes de petits aéronefs n'a pas été aussi constructive qu'elle aurait pu l'être.

J'ai été heureux de remarquer, bien que la chose n'ait absolument aucun rapport avec ce projet de loi, qu'on procédait à un examen détaillé des dispositions régissant les droits de service aérien et les augmentations des droits d'atterrissage. Ce que a été fait était bon. Ce bill, d'après moi, va encourager les membres de l'industrie de l'aéronautique à un moment où ils en ont besoin.

Une dernière chose. L'article 19 stipule: «la présente loi entrera en vigueur à une date qui sera fixée par proclamation». J'espère que ce qui s'est fait par le passé ne servira pas de précédent, et que l'on n'attendra pas 25 ans pour appliquer les dispositions de ce bill.

● (1500)

J'espère que le gouvernement ne laissera pas ce bill de côté mais qu'il procédera avec diligence, simplement et efficacement, de sorte que le bill ait force de loi dans un avenir assez rapproché. Les règlements afférents seront la clef de l'efficacité du bill, surtout au Canada. Si les règlements, les procédures judiciaires et la jurisprudence élaborés relativement à ce bill ne sont pas clairs, pratiques, peu dispendieux, et s'ils ne sont pas connus et utilisés par tous, ce bill ne saurait être utile autant qu'il peut l'être.

Pour conclure, je salue avec empressement cette mesure législative. J'espère qu'elle sera adoptée rapidement, et j'ai hâte que nous l'étudiions à une étape ultérieure.

**M. Stanley Knowles (Winnipeg-Nord-Centre):** Monsieur l'Orateur, je note avec intérêt que le secrétaire parlementaire du ministre des Transports (M. Guay) a dit, dans ses remarques du début, que ce bill visait à simplifier le côté juridique. Après avoir écouté ce discours et lu le bill, je me demande laquelle est la plus complexe, de la situation actuelle et de celle que créera le bill. Par ailleurs, en me rendant compte, à lire le bill et à entendre le secrétaire parlementaire, que l'un des principaux objets du bill est de remplacer l'actuel bureau d'immatriculation des aéronefs par ce qui sera connu sous le nom de registre central des aéronefs, j'ai bien sûr reconnu l'importance de cette mesure législative.

Tout cela mis à part, je formule, à l'instar du député de Central Nova (M. McKay) la remarque inévitable que le gouvernement actuel ne se jette pas étourdiment dans les affaires. Après tout, ce bill est la conséquence directe d'une convention internationale qui a été adoptée le 19 juin 1948. Vingt-cinq ans plus tard, cette convention internationale provoque une réaction. Cependant, comme le savent le député de Central Nova et d'autres, il y a d'autres conventions internationales, notamment certaines de celles qui ont été adoptées à l'Organisation internationale du travail, depuis beaucoup plus que 25 ans et auxquelles le Canada n'a pas encore donné son accord.

En tout cas, nous admettons que ce genre de mesure législative est nécessaire afin que les problèmes concernant la propriété des avions, sillonnant comme ils le font le ciel des différents pays du monde, puissent être réglés par un accord international. C'est pourquoi nous sommes heureux d'être saisis de cette mesure législative. Nous ne voyons pas pourquoi la Chambre prendrait un temps

injustifié pour en discuter. Étant donné que ce bill ne traite que du sujet restreint de la propriété des avions, il nous est interdit d'en aborder d'autres que nous aimerions discuter, comme par exemple les accords bilatéraux entre notre pays et les États-Unis, etc. Je veux simplement dire que nous ne pouvons pas le faire maintenant et que nous devons nous limiter à ce dont nous sommes saisis.

J'ai été soulagé d'apprendre du secrétaire parlementaire que le droit de saisie des avions que prévoit la mesure ne s'appliquera pas à un avion en vol. Je suis certain que la prochaine fois que lui et moi nous enverrons ensemble vers notre province favorite du Manitoba, nous pourrions nous consoler d'avoir adopté ce bill en nous assurant que personne ne peut saisir notre avion en plein vol.

Ce projet de loi est exactement ce qu'a dit le secrétaire parlementaire, c'est-à-dire une mesure portant sur les difficultés juridiques qu'entraîne presque exclusivement la propriété d'un avion. Comme il y a une convention internationale à laquelle le Canada aurait dû souscrire il y a longtemps, nous nous empressons d'appuyer ce projet de loi afin que nous puissions maintenant ratifier cette convention.

**M. J. M. Forrestall (Dartmouth-Halifax-Est):** Monsieur l'Orateur, je m'associe au député de Central Nova (M. Mackay) et au député qui m'a précédé pour appuyer cette mesure qui se fait attendre depuis longtemps. Elle protégera les personnes qui ont un intérêt financier ou autre dans un avion. Comme le secrétaire parlementaire l'a signalé, cette mesure se fait attendre depuis longtemps, étant donné l'expansion de l'industrie du transport et la construction d'avions au Canada qui sont vendus ici ou exportés.

A mesure que notre industrie du transport s'étend, et le bien-fondé d'un système de centralisation ou de décentralisation peut se défendre, nous n'aurons pas seulement besoin d'une mesure législative de cette nature. Le secrétaire parlementaire se rend compte, j'en suis certain, que nous aurons besoin de nouvelles mesures législatives dans divers autres domaines. Le Canada peut prendre beaucoup d'avance dans le secteur de la construction et de la vente d'aéronefs dans les pays de l'Ouest. Cela se réalisera lorsque des mesures de ce genre auront redonné de la confiance à l'industrie.

Comme le député de Central Nova l'a déclaré, nous ne voyons pas beaucoup d'objections à ce bill. Toutefois, il reste un ou deux aspects qui nous laissent perplexes. Un membre distingué de l'endroit où certains d'entre nous espèrent être nommés, a examiné plusieurs des questions pertinentes qui se posent quant à la réglementation que nous pouvons prévoir aux termes de ce bill. Souvent, dans cette Chambre, nous avons exprimé notre préoccupation quant à la forme que la réglementation pourrait revêtir, quant à ses répercussions par rapport à la déclaration de politique que ce projet de loi constitue en réalité.

Une question nous préoccupe, dans la juridiction de la Cour fédérale. Pourquoi d'autres paliers judiciaires ne sont-ils pas autorisés à entendre les demandes relatives à cette loi? Pourquoi n'a-t-on pas jugé utile d'accorder à d'autres cours supérieures le pouvoir d'approuver des demandes de certificats en réponse à une requête selon certaines procédures exposées dans ce bill? Le propriétaire d'un avion privé pourrait vouloir s'en départir et continuer de faire enregistrer sa part de propriété dans cet avion en cas de défaut, d'accident ou pour toute autre raison. Il ne faudrait pas qu'il ait à se donner la peine de se trouver un avocat ici, en Colombie-Britannique ou dans la localité où