

L'hon. M. Pickersgill: Le député prétend-il que nous devrions le mettre de côté demain et y revenir vendredi?

M. McCleave: Cela pourrait éviter des tourments au ministre, mais je ne suggère rien. Ces petites digressions m'ont fait perdre le fil de mon discours.

De toutes façons, pour ce qui est de l'intérêt public, comme le ministre aura congé ce soir, il aurait peut-être avantage à consulter ses conseillers juridiques pour leur demander s'ils sont convaincus que les changements qu'il a apportés au sujet de l'utilisation de nos ports, permettront à la Commission d'étudier cet aspect de l'intérêt public.

Permettez-moi de mentionner brièvement un autre point. Il est à espérer que, dans le domaine de l'aéronautique, les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien seront encouragées par le gouvernement, au besoin, ou persuadées par le compte-rendu du hansard à donner un caractère national à leurs services. Je ne m'attends pas à ce qu'ils pénètrent dans la zone atlantique sur une échelle aussi vaste qu'Air Canada, au début, mais je n'ai pas de reproche à faire à Air Canada qui a suggéré que les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien desservent au moins certaines de nos grandes villes. Il y a toujours un élément de réconfort dans la concurrence. La concurrence entre deux lignes aériennes devrait aider à améliorer les services pourvu qu'on tienne compte des considérations économiques. Je suis certain que la Commission ne l'oubliera pas lorsqu'elle sera appelée à délivrer des permis.

De ce temps-ci, les municipalités cherchent à lever des impôts. Ces derniers jours, j'ai essayé à deux reprises de savoir si le National-Canadien devra payer des impôts fonciers complets pour toute l'année 1967. Jusqu'à maintenant je n'ai pas reçu de réponse. La ville de Halifax a demandé les mêmes renseignements au premier ministre par l'intermédiaire de son conseil municipal. C'est pourquoi j'ai commencé par poser ma question au premier ministre plutôt qu'au ministre des Transports. Toutes les villes canadiennes sont dans la même situation. C'est le mois où elles préparent leurs budgets et fixent les taux d'imposition. Il leur serait utile d'avoir des renseignements sur cette question très importante.

M. Winkler: Monsieur le président, mes remarques à l'adresse du ministre seront extrêmement brèves. J'aimerais parler de l'article [M. McCleave.]

93 qui traite de dispositions diverses. Il y est question de la loi sur l'aéronautique à propos du «prix de louage ou rémunération», expressions qui sont définies ainsi:

...tout paiement, considération, gratification ou profit, directement ou indirectement demandé, exigé, reçu ou perçu par une personne pour l'usage d'un aéronef.

J'estime que cet article peut menacer les intérêts des particuliers ou des sociétés. Le ministre nous expliquera peut-être en détail le sens de ces mots.

Aux termes de l'article, aucune personne ou société ni aucun groupe de personnes ou de sociétés ne peut louer un avion ou utiliser un avion appartenant à une ligne aérienne et partager les frais. Supposons que des gens de Toronto veuillent assister à une réunion conjointe à Montréal; ils s'apercevront qu'ils ne peuvent se grouper et louer un avion pour s'y rendre. J'espère que le ministre éclaircira la situation car elle est injuste pour les particuliers qui sont propriétaires d'avions.

L'hon. M. Pickersgill: Je puis répondre maintenant, et je remercie le député de m'avoir prévenu qu'il poserait cette question. L'article pertinent a été adopté mais nous accordons beaucoup de latitude au sujet de l'article 1^{er}.

La Commission des transports aériens m'informe que les cas se multiplient où des particuliers ou des sociétés fournissaient, en fait, des services aériens commerciaux sans se conformer aux exigences statutaires en matière de permis; ces particuliers ou sociétés n'ont donc pas d'authentique certificat du ministère visant la sécurité de leur exploitation. Il peut arriver qu'une société possède un avion et emploie un équipage, et qu'elle affrète ensuite son avion sans équipage. Aux termes d'une entente distincte, le locataire peut rémunérer lui-même l'équipage aussi longtemps que l'avion est affrété. A l'expiration du bail, l'équipage émerge de nouveau au bordereau de paie du propriétaire de l'avion.

En fait, il s'est produit qu'un service commercial soit fourni de cette manière indirecte sans que la loi, à laquelle les autres doivent se conformer, soit respectée par le particulier qui affrète l'avion. Le plus important à ce sujet, c'est que les règles relatives à la sécurité n'étaient pas respectées.

L'article en question n'interdira pas cette pratique, mais exigera que les intéressés respectent les règles ordinaires concernant la sécurité et l'obtention de permis.