

les Etats-Unis, la Grande-Bretagne, le nord de l'Europe et l'Union soviétique, de fait presque tout le monde civilisé. Le conseil d'une région doit se composer de six à neuf membres dont le tiers sera désigné par la Commission internationale du transport aérien. Ces membres ne doivent pas être ressortissants des Etats adhérents compris dans la région. Les deux autres tiers doivent représenter les Etats adhérents de leur région. Il est entendu que le conseil sera contrôlé par des délégués qui ne sont pas ressortissants des Etats adhérents de la région et par ceux des Etats-Unis et de la Russie. La moitié des membres du conseil constituera un quorum. Cela veut dire que si le conseil se compose de six membres il suffira de trois pour constituer un quorum; de plus, les décisions seront prises à la majorité des voix, de sorte que deux membres pourront décider de l'attitude à suivre entre la Grande-Bretagne et le Canada. Je prétends qu'il importe pour les Canadiens de bien examiner ces conditions avant de les approuver.

Les décisions du conseil régional sont sujettes à appel devant la commission internationale de transport aérien, mais les mêmes règles au sujet du quorum et de la majorité des voix s'appliqueront. Cette commission doit se composer de douze membres, six constituant un quorum, ce qui veut dire que quatre d'entre eux pourront prendre une décision.

Il faut aussi se rappeler que tous les pourparlers avec l'Australie et la Nouvelle-Zélande, sous l'empire de cette convention, en ce qui touche les routes aériennes, ne peuvent être entrepris que par l'intermédiaire de la commission internationale du transport aérien. Il n'y a pas de conseil régional dans ce dernier cas, car l'Australie et la Nouvelle-Zélande feront partie d'une autre région. Quand deux régions se trouvent intéressées, c'est à la commission internationale du transport aérien qu'il incombe de prendre une décision. Tout comme dans le cas du conseil régional, on peut émettre un permis régi par toutes les clauses et conditions de la convention. De fait, en vertu de ce programme, le Canada pourrait difficilement traiter directement avec la Grande-Bretagne, l'Australie ou la Nouvelle-Zélande. Ces derniers pays éprouveraient beaucoup de difficulté à négocier entre eux en janvier s'ils étaient astreints à une convention semblable à celle que l'on propose maintenant. Il nous faudrait traiter par l'intermédiaire soit d'un conseil régional soit de la commission internationale.

Les Canadiens doivent aussi étudier les dispositions de l'avant-projet de convention

[M. Green.]

aérienne internationale qui visent les pays limitrophes comme le Canada et les Etats-Unis. Les services entre deux pays de cette nature doivent être établis au moyen d'un accord conclu directement entre les nations. L'Autorité internationale de transport aérien n'a aucune juridiction en la matière. Un article de la convention prévoit une répartition équitable des routes aériennes. Le section 2 de l'article 1 est ainsi conçu:

L'Autorité élaborera et favorisera l'organisation de services aériens internationaux, aux fins suivantes:

c) Assurer une répartition aussi juste et équitable que possible des routes et des services internationaux de l'air entre les divers Etats adhérents.

Le Canada ne pourrait se prévaloir de cette disposition, puisque les Etats-Unis et le Canada sont des Etats adjacents. Il nous faudrait conclure le meilleur accord possible avec les Etats-Unis. Comme je l'ai déjà dit, les résultats de ces accords ne semblent pas avoir été bien favorables pour le Canada. Il vaudrait peut-être mieux, dans l'intérêt du Canada que les négociations avec les Etats-Unis soient poursuivies par l'intermédiaire de la Commission internationale du transport.

Il ne faut pas oublier non plus qu'il n'y a aucune disposition bien définie concernant les pays ennemis. Tout ce que je puis trouver c'est une note au tout début de la convention, rédigée comme suit:

Il est présumé qu'un traité de paix souverain déterminera les obligations et les droits des Puissances vaincues, aux termes de la présente convention.

Pour agir de façon rationnelle, nous ne saurions nous engager sans connaître quels droits et privilèges posséderont les avions japonais et allemands de survoler le Canada. Ce sont là des facteurs de la plus haute importance, et pour l'heure nous n'en savons rien.

Bien entendu, nous ne relèverons pas d'une autorité internationale du transport aérien sans lui abandonner certains de nos droits. Loin de moi la pensée que ce soit un mal; toute nation qui sera partie à cette convention devra renoncer à certaines de ses prérogatives. Mais notre population doit savoir jusqu'où va cette renonciation. Aux termes du projet de convention, le service des permis, qu'il s'agisse du conseil régional ou de la commission internationale, pourra reviser les routes désignées par un pays. Le Canada pourra, par exemple, stipuler que tous les avions étrangers devront suivre la route actuelle des Lignes aériennes Trans-Canada. Mais qu'un des pays usagers se plaigne à l'autorité internationale, celle-ci aura le droit d'intervenir et de décider si, oui ou non, ces avions devront