

tions, surtout lorsqu'un des intéressés se plaint de ne pas avoir reçu l'avis assez tôt.

En ce qui concerne la commission des transports aériens, un problème se pose. Je ne soulève pas cette objection par considération égoïste pour les gens de loi. La Commission des transports a toujours eu au moins trois membres,—je crois que c'est la règle,—qui étaient avocats, de sorte que son personnel a toujours compté des personnes bien au courant des méthodes juridiques et s'assurent toujours que ceux qui se présentent devant la commission reçoivent toute la protection que les tribunaux accordent d'ordinaire aux parties en litige qui y comparaissent. Je ne fais pas de reproches aux membres de la présente Commission des transports aériens. Ils peuvent bien être des hommes éminents dans leurs sphères respectives, mais actuellement, la commission ne comprend aucun membre qui ait de l'expérience juridique ou qui ait l'habitude de penser aux droits des parties en cause ou à la protection qu'il faut leur accorder. Cela donne quelque poids au problème soulevé par l'honorable député, qui estime qu'il n'existe aucune disposition assurant à chaque intéressé l'occasion de se faire entendre. J'espérerais que le ministre ferait un énoncé détaillé sur la manière dont la commission devrait procéder et la façon dont elle entend tenir ses audiences.

Le ministre a laissé entendre antérieurement que la commission est quelque chose de plus qu'un organisme juridique. La Commission des transports est un corps administratif aussi bien que juridique, mais elle n'a jamais oublié de garantir les droits de toutes les parties en cause, lors de ses audiences, en matière de procédure ou autres. Il importe beaucoup que la Commission des transports aériens ne se considère pas simplement comme un organisme administratif responsable envers le ministre,—il y a déjà trop de cela dans la loi,—mais comme un organisme quasi judiciaire chargé de fonctions juridiques précises et soumis à l'obligation de procéder autant que possible comme un tribunal pour accorder la considération et la protection voulues aux parties que ses ordonnances pourraient toucher.

M. HAZEN: Il est stipulé que la commission peut ordonner et prescrire à tout voiturier par air de faire certaines choses et elle peut aussi lui interdire l'accomplissement de certains actes. Continuez de lire le paragraphe 2 et examinez les deux dernières lignes qui disent ce qui suit: "et, aux fins du présent article, elle a pleine juridiction pour entendre et juger toute question, tant de droit que de fait". Il est bien dit: "entendre et juger". Il me semble que cela laisse supposer que la commission doit entendre ces questions avant de rendre son ordonnance. La commission reçoit

l'autorisation d'entendre toute question et tout voiturier par air, avant de rendre son ordonnance. S'il tel est le cas, s'opposera-t-on à ce que l'article stipule que, avant de rendre cette ordonnance, la commission doive donner avis de son intention au voiturier par air et lui fournir la chance d'être entendu, ou de décréter quelque chose d'équivalent.

L'hon. M. HOWE: Je puis difficilement accepter la proposition de mon honorable ami. Des situations urgentes nécessitent souvent des ordonnances. Par exemple, la commission est informée qu'un certain avion viole les règlements, et elle émet aussitôt un ordre défendant une telle pratique. Je crois que nous pouvons compter que la commission usera de ses pouvoirs avec discrétion. L'intention est assurément de tenir une enquête avant d'émettre un ordre. Cependant, l'aviation constitue un nouveau mode de transport et exige parfois des ordres urgents et sans préavis, avec l'entente qu'une enquête aura lieu quand l'occasion se présentera.

(L'article ainsi modifié est adopté.)

Sur l'article 4 (règlements).

M. MacNICOL: L'alinéa *cc*) établit des classifications ou groupes de voituriers par air. Nous entrons ici dans un nouveau domaine du transport commercial. Nous sommes sur le point d'avoir des avions beaucoup plus gros et je me demande quelle sera l'effet de cet alinéa et de l'alinéa *dd*) sur les divers aéroports. Certains ne sont pas outillés pour recevoir des avions de cent tonnes ou, plus tard, de 500 tonnes, de sorte qu'une ville particulière ou un certain aéroport souffrira des pertes si une ordonnance y défend l'atterrissage des avions. A mon sens, la commission pourrait être injuste à l'égard de cet aéroport.

L'hon. M. HOWE: Tel n'est pas l'objet des deux articles en question. Ils veulent englober ici un genre de service non encore prévu dans la loi: celui de louage d'un avion. J'ai consulté les experts et j'ai constaté que, pour une fois, j'avais raison. Tel est l'objet de la loi. Auparavant, les services aériens commandés étaient compris dans les services réguliers et le but de l'article est d'établir une distinction entre ces deux genres de services.

M. COCKERAM: Le ministre voudrait-il expliquer ce qu'on entend par: "Etablissant des classifications ou groupes de voituriers par air"? De quelle façon entend-il procéder en ce qui concerne les opérations de pionniers?

L'hon. M. HOWE: Nous nous proposons d'émettre deux catégories de permis, l'une pour les services de lignes aériennes et l'autre pour les services de louage. Un service de

[M. Fleming.]