

lignes aériennes scandinaves, qui appartient conjointement aux Gouvernements de la Norvège, du Danemark et de la Suède, pour exercer les droits que lui confère l'accord. Cette compagnie avait déjà effectué des vols au Canada sous le régime d'accords antérieurs avec la Suède et le Danemark. Le 1er août 1950, un accord analogue avec la France était signé à Ottawa en vue d'établir un service entre Paris et Montréal, assuré par les Lignes aériennes Trans-Canada et par Air-France. Aucune ligne canadienne ne s'est encore prévaluée des autorisations conférées par ces deux traités.

Le Canada s'est fait représenter à une réunion du Conseil des Transports aériens du Pacifique-Sud à Melbourne (Australie), qui a eu lieu du 1er au 4 mai 1950. Cet organisme a pour objet principal de veiller à l'entretien de certaines installations sur la route du Pacifique-Sud, dont la plus importante est l'aéroport international de Nadi, dans les îles Fidji. En tant que membre du Conseil, le Canada participe financièrement à l'entretien et à l'administration de ces installations.

Le 22 juin 1950, le Canada et les États-Unis ont conclu un accord au sujet de l'entretien d'un réseau de stations météorologiques flottantes dans le Pacifique. Par suite de la guerre de Corée, certains changements ont été apportés ultérieurement à ce programme, mais la contribution du Canada est restée la même. Aux termes de l'accord, le navire météorologique canadien qui était stationné dans l'Atlantique a pris une nouvelle position dans le Pacifique le 1er décembre 1950.

L'Organisation de l'aviation civile internationale, institution spécialisée des Nations Unies, a réalisé des progrès appréciables en ce qui concerne l'unification des techniques et des normes de l'aviation civile internationale et l'accroissement du confort et de la sécurité des voyageurs dans le monde entier. L'Assemblée de cette organisation, qui tient chaque année des assises partielles, se réunit tous les trois ans en session plénière. Du 30 mai au 20 juin, l'Assemblée a passé en revue le travail considérable que son organe exécutif, le Conseil, avait fourni au cours de l'année précédente; elle a étudié un certain nombre de problèmes en suspens et élaboré un nouveau programme de travail pour le Conseil et ses organes subsidiaires.

L'une des décisions les plus intéressantes de l'Assemblée de 1950 a été l'acceptation de participer au programme élaboré par le Conseil économique et social des Nations Unies pour l'assistance technique aux pays insuffisamment développés. Par suite de cette décision, l'OACI fournira des experts, des moyens de formation et une aide financière pour l'amélioration de l'aviation civile dans certains pays insuffisamment développés. L'Organisation a déjà reçu des demandes d'assistance d'un certain nombre de pays.

Le Canada est représenté de façon permanente au siège central de l'OACI, à Montréal, et a droit à un siège au Conseil, comme dans chacun de ses principaux organes subsidiaires, qui sont la Commission de navigation aérienne, le Comité du transport aérien, le Comité juridique, le