

courant de ces problèmes et nous devons reviser les estimations faites il y a quelques années à peine. La nouvelle Commission canadienne des transports fait partie intégrante des efforts que nous déployons en vue d'améliorer nos méthodes d'étude et de coordination dans tout le domaine des transports, y compris l'aviation.

La Convention de Chicago n'est pas autre chose qu'un traité à double fin, c'est-à-dire qu'elle renferme un code d'aviation civile internationale et établit l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), qui compte présentement 115 États membres. Les Canadiens sont toujours fiers que l'OACI ait son siège à Montréal. Tous les jours cette Organisation prête son concours en matière de coordination, d'assistance et de formation techniques en vue d'aider à ses membres à surmonter des difficultés que souvent ils ne pourraient résoudre par leurs seuls moyens. On pourrait faire bien davantage cependant pour utiliser, dans l'intérêt de tous, les services de l'OACI. Il faudrait encourager davantage le recours à l'OACI pour le règlement des différends. La nécessité économique d'utiliser à pleine capacité les gros appareils coûteux et aussi d'obtenir pour les lignes aériennes internationales des droits de passage dans le plus d'endroits possibles, fait ressortir l'utilité d'avoir un arbitre impartial pour trancher les différends ainsi qu'une plus grande uniformisation et unification des règlements, des règles et des lois régissant l'utilisation internationale de l'espace aérien. Les répercussions juridiques internationales qu'auront les aéronefs actuellement au stade des plans et devis et des essais réclament aussi une attention immédiate. Prenez par exemple, l'aéroglesseur, est-ce un vaisseau de surface ou un avion? Le problème juridique qu'il pose doit être résolu car ce véhicule peut jouer un rôle dans le commerce international.

En 1964, le Canada a connu une situation analogue à ce qui est aujourd'hui un problème international courant: les revendications et les intérêts opposés des grandes lignes aériennes. Le gouvernement a décidé que les services aériens internationaux des lignes aériennes du Canada seraient intégrés dans un seul régime qui écarterait la concurrence ou les conflits inutiles. C'est donc dire qu'en dehors du Canada, ni l'une ni l'autre de nos deux principales lignes aériennes, Air Canada et Pacifique-Canadien, ne dessert aucun endroit que dessert l'autre ligne. Le gouvernement a clairement établi, en outre, que toute concurrence qui pourrait naître entre les services des principales lignes canadiennes ne doit pas mettre la ligne aérienne d'État, Air Canada, en déficit. En outre, on a accordé aux transporteurs aériens régionaux du Canada un plus grand rôle par rapport aux transporteurs des principales lignes nationales. L'application de ces trois principes a raffermi la position du Canada au sein de l'aviation mondiale. Par exemple, depuis 1964, des négociations fructueuses ont eu lieu avec les gouvernements de plusieurs pays en vue de prolonger et d'améliorer les routes internationales d'Air Canada et des lignes aériennes du Pacifique-Canadien.

Transporter cet exemple national sur la scène internationale équivaudrait à prétendre que le cours logique du droit aérien international dans le secteur public et dans le secteur privé serait peut-être celui que préconisait feu John Cobb Cooper, premier directeur de l'Institut McGill de droit aérien international, savoir: un seul règlement régissant tous les vols quelle que soit l'altitude.