

passer les obstacles en cours de route. Dans cet exposé toutes les facilités du trafic par eau viennent en premier lieu, suivies de leur coût et des autres statistiques financières disponibles et, finalement, des chiffres qui donnent quelques renseignements sur le volume du trafic. Le but général est de présenter un tableau complet du transport par eau dans la mesure où il existe des statistiques.

La loi de la marine marchande du Canada.—La législation régissant le transport maritime au Canada a été refondue en 1934 par la loi de la marine marchande canadienne (c. 44, 1934). Depuis l'adoption du statut de Westminster, en 1931, le Parlement canadien assume comme corollaire l'entière responsabilité de la police du transport maritime canadien. Cette vaste pièce législative est de fait l'incorporation à la loi du transport maritime du Canada de points importants de la législation internationale et britannique et de l'ancienne législation canadienne. Un résumé succinct de la loi paraît aux pages 681-683 de l'Annuaire de 1938.

Section 1.—Matériel et facilités.

Le matériel et les facilités du trafic par eau sont classés sous les rubriques de transport maritime, balisage des eaux et travaux divers, canaux, et ports. Il y a en plus une sous-section qui donne des chiffres sur l'activité administrative concernant le service du pilotage, l'inspection des bateaux à vapeur, le personnel et les accidents de navigation.

Sous-section 1.—Transport maritime.

Bien qu'une grande partie du trafic par eau, spécialement celui de la navigation intérieure et côtière, se fasse sur des bateaux dont le port d'attache est au Canada, le commerce du Dominion ne repose pas complètement, loin de là, sur le transport maritime canadien puisque tous les cours d'eau, y compris les canaux, les lacs et rivières de l'intérieur sont ouverts aux mêmes conditions réciproques au transport maritime de tous les pays du monde, excepté dans le cas du cabotage.

Immatriculation canadienne.—En vertu de la partie I de la loi de la marine marchande canadienne, tout navire tombant sous la définition de "navire britannique" donnée à l'article 6 de la loi et dont l'administration et l'exploitation s'exercent au Canada doit être immatriculé au Canada, à moins de l'être dans un autre pays de l'Empire. Exception est faite toutefois pour les navires ne jaugeant pas plus de 10 tonneaux et affectés au cabotage ou à la navigation intérieure exclusivement. Un navire (quel que soit son titre à l'immatriculation britannique) qui n'est pas immatriculé dans aucune partie des Dominions de Sa Majesté n'a pas droit aux privilèges accordés aux navires britanniques. En vertu de la loi, des vaisseaux sur le point d'être construits *peuvent* être enregistrés et les vaisseaux en construction *doivent* être enregistrés par un régistreur des navires britanniques. La procédure pour l'immatriculation canadienne des navires britanniques et pour l'émission des certificats est énoncée aux articles 9-36. Les articles 64-70 concernent l'enregistrement des transformations (ou nouvelle immatriculation au besoin) et indiquent les peines encourues pour contravention aux règlements. Les conditions régissant le transfert de l'immatriculation sont de même indiquées.

Pour statistiques du nombre et du tonnage des bateaux occupés dans l'industrie des transports, voir dans ce chapitre les tableaux de la section 3, pp. 000-000. A cet endroit les tableaux sont inclus sous les statistiques du trafic, parce qu'ils sont considérés comme plus précieux au point de vue trafic transporté qu'au point de vue transport maritime disponible tout simplement. Un exposé des services de transport maritime exploités par le Gouvernement fédéral paraît aux pp. 701-705.