

règlements nécessaires à l'exécution des dispositions de la présente loi et dudit accord. A dater de l'entrée en vigueur de cette loi, laquelle doit être fixée par proclamation, la loi sur l'accord commercial Canada-Etats-Unis d'Amérique, 1936 (c. 3, 1936) est abrogée. (La loi est entrée en vigueur par proclamation le 17 juin, 1939.)

Transports.—En vertu du chapitre 2, des vérificateurs indépendants pour l'année 1939 sont nommés aux fins d'effectuer une vérification continue des comptes des chemins de fer nationaux, nonobstant les dispositions de l'article 13 de la Loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien de 1933.

Le chapitre 11 est une loi ratifiant et sanctionnant la convention (publiée en annexe) entre la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique et la compagnie de chemin de fer Midland du Manitoba relative à l'usage en commun de certaines voies ferrées et propriétés appartenant au Pacifique-Canadien à Winnipeg, Manitoba.

Le chapitre 12 s'intitule: loi de 1939 sur le transport aérien. Il a pour objet de donner effet à une convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929 et pourvoit à l'application des règlements contenus dans ladite convention, sous réserve d'exceptions, adaptations et modifications, au transport aérien qui n'est pas international au sens de la convention.

Le chapitre 16 modifie la loi sur les approvisionnements du Ministère des Transports (c. 28, 1937). La partie de l'article 5 indiquant les bases sur lesquelles les avances au Ministre doivent être faites est abrogée et la seule disposition retenue dans cet article prescrit que le montant de ces avances ne doit jamais excéder \$1,000,000. L'inventaire des approvisionnements à l'expiration de chaque année fiscale, lesquels auparavant ne devaient pas excéder le montant de l'inventaire au 1er avril 1937, ne doit pas excéder \$1,250,000.

En vertu de la loi sur les commissaires du havre de Toronto, 1939 (c. 24), ceux-ci sont autorisés à construire et exploiter un aéroport sur l'île Toronto et un autre dans le township de Toronto près du village de Malton, Ontario. Les dispositions de la loi de 1911 concernant les commissaires du havre de Toronto relatives à la juridiction de ceux-ci s'appliquent à ces aéroports. Toutes les lois et conventions antérieures concernant l'établissement, la construction ou l'exploitation desdits aéroports, y compris la convention avec la ville de Toronto exposée dans l'annexe A de la loi, sont validées et confirmées. Certains pouvoirs sont accordés aux commissaires du havre de Toronto en ce qui concerne l'application des règlements du Ministre des Transports en vue de procurer un champ aérien libre pour l'atterrissage et le décollage des aéroplanes aux aéroports ci-dessus mentionnés.

Le chapitre 25 ratifie et confirme la cession de certaines parcelles de terrain situées dans la ville de Toronto et décrites dans les annexes A, B et C de la loi par la compagnie des chemins de fer Nationaux, la compagnie de chemin de fer d'Ontario et Québec et la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique à la Toronto Terminals Railway Company. Ces terrains sont déclarés dévolus à Toronto Terminals Railway Company, exempts et libérés de toutes fiducies et restrictions ainsi que de toutes réclamations. Toute personne ayant droit à une réclamation sur ces terrains peut revendiquer une indemnité de la compagnie cédante, laquelle indemnité doit être fixée par arbitrage en vertu de la loi des chemins de fer.

La loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien de 1933 (c. 33 des statuts de 1932-33 tel que modifié en 1936) est de nouveau modifiée par le chapitre 37. Une annexe est ajoutée dont les principales dispositions sont: chaque employé qui est privé de son emploi à cause d'arrangements coopératifs entre le National-