

Marchande de la Commission. Ce contrôle de l'affrètement par la Commission a été employé comme moyen de coopération avec le Ministère britannique du Transport de Guerre, spécialement en ce qui a trait aux efforts de ce Ministère pour placer un plafonnement aux taux croissants de l'affrètement et, à partir du 1er août 1941, des plafonnements plus stricts ont été apportés à ces taux, comme les plafonnements établis par la Commission Maritime des Etats-Unis à cette même date. La coopération des Etats-Unis en ce domaine a été de grande assistance pour enrayer l'inflation des taux de l'expédition maritime en temps de guerre. Le 20 janvier 1942, la Commission a émis une nouvelle échelle des taux d'affrètement à temps qui réduisait de beaucoup celle du 1er août 1941. Le Ministère du Transport de Guerre du Royaume-Uni et la Commission Maritime des Etats-Unis ont agi de même.

Le système de permis privilégiés des navires, introduit pour aller de pair avec le système britannique d'autorisation des navires et le compléter, donna à la Commission le pouvoir de refuser l'usage des facilités des ports canadiens aux vaisseaux qui ne coopéraient pas à l'effort de guerre des Alliés. Ce contrôle est administré par le Ministère du Revenu National et les percepteurs des douanes aux divers ports. L'une des principales fonctions de la Commission est d'obtenir des cales pour desservir l'essentiel commerce outre-mer du Canada. Jusqu'à récemment, en l'absence d'une agence canadienne quelconque pour décider des priorités des transports maritimes, la Commission eut largement à assumer la responsabilité de décider à quelles matières il fallait accorder les cales disponibles et dans quel ordre. Le 31 oct. 1941 le Comité des Priorités des Transports Maritimes fut créé, et la Commission alloue maintenant les cales d'après le degré de priorité donnée par ce Comité, qui à son tour base ses décisions et transmet ses demandes à la Commission d'après les rapports et les représentations reçus des divers contrôleurs et administrateurs de denrées de la Commission de contrôle des industries en temps de guerre et de la Commission des prix et du commerce en temps de guerre.

En raison de ces mesures de contrôle, la marine marchande canadienne apporte une contribution précieuse à l'effort de guerre. Presque tous les long-courriers de la marine marchande canadienne ont été mis en service de guerre et un nombre appréciable de ces vaisseaux ont été perdus. En dehors des long-courriers, un grand nombre de vaisseaux propres à la navigation sur les canaux de l'intérieur ont été envoyés de l'autre côté de l'Atlantique pour être utilisés au Royaume-Uni. Plusieurs navires de ce type ont aussi été convertis et mis en service de haute mer, transportant des matières essentielles pour les industries de guerre canadiennes et des matériaux de construction aux régions comme Terre-Neuve pour les entreprises de défense.

Un nombre appréciable de navires du haut des Grands Lacs ont été détournés du transport des cargaisons canadiennes et dirigés de façon à aider au mouvement du minerai américain du Lac Supérieur en la saison de navigation de 1941. Des arrangements ont été faits pour retirer des Grands Lacs, au besoin, tout vaisseau utilisable sur les canaux capable de service en haute mer durant l'hiver de 1941-42, et un grand nombre de ces navires ont été assignés, en collaboration avec la Commission Maritime des Etats-Unis, pour le service côtier américain. Les petits bateaux canadiens, comme les navires de récupération et les remorqueurs, ont été retirés, ou vont l'être, du service au Canada et envoyés de l'autre côté de l'Atlantique au Royaume-Uni.

Réparation des navires.—L'un des besoins les plus vitaux des nations alliées en la guerre actuelle est le tonnage pour le transport des cargaisons d'aliments, de