

port maritime du Canada a été nommé directeur du transport maritime et plus tard président. En décembre 1941, le président de la Wartime Merchant Shipping, compagnie établie par le Ministère des Munitions et Approvisionnements pour la mise en œuvre du programme de construction de la marine marchande du Canada, a été adjoint à ce comité.

Pour faciliter une étroite liaison avec le Ministère des Transports de guerre du Royaume-Uni et les organismes de navigation du gouvernement des Etats-Unis (i.e. la Commission maritime des Etats-Unis, l'Administration du transport maritime de guerre et l'Office des transports de défense), la Commission s'est nommé des représentants à Londres, Angleterre, et à Washington, D.C. D'autres représentants furent par la suite nommés à Vancouver, C.B., Halifax, N.-E., Saint John, N.-B., pour seconder la Commission dans les questions relatives à la navigation locale. Quatre experts particuliers en transport maritime furent nommés en octobre 1941 et, par la suite, désignés comme conseillers techniques auprès du Directeur du transport maritime.

Les principales fonctions de la Commission consistent à conseiller le Gouvernement sur les questions relatives au transport par eau, veiller à ce que la marine marchande du Canada soit utilisée au maximum de sa capacité dans l'effort de guerre, maintenir le commerce essentiel sur mer et dans les eaux intérieures et appliquer, non seulement ses propres règlements régissant les navires canadiens, mais, en collaboration avec le Ministère des Transports de guerre du Royaume-Uni et l'Administration du transport maritime de guerre des Etats-Unis, d'autres mesures dont l'objet est d'encourager la navigation neutre à travailler dans l'intérêt des Nations Unies.

Dans les graves circonstances actuelles, la Commission exerce de vastes pouvoirs sur toute la marine marchande canadienne. Elle a su utiliser au meilleur avantage la petite marine marchande que le Canada possédait au début de la guerre. Le contrôle de l'affrètement a été employé comme moyen de collaborer avec le Ministère des Transports de guerre du Royaume-Uni dans l'imposition d'un plafond aux taux croissants de l'affrètement. A compter du 1er août 1941, des plafonnements plus stricts, établis de concert avec le Ministère des Transports de guerre du Royaume-Uni et la Commission maritime des Etats-Unis, ont été mis en vigueur. La collaboration des Etats-Unis dans ce domaine, même avant leur entrée en guerre, a fortement contribué à enrayer l'inflation excessive des frais de transport maritime, comme la chose s'était produite lors de la première grande guerre. Le 20 janvier 1942, la Commission émit une nouvelle échelle de tarifs d'affrètement à temps, qui réduisait de beaucoup celle du 1er août 1941. Des mesures semblables ont été prises par le Ministère des Transports de guerre du Royaume-Uni et par l'Administration du transport maritime de guerre des Etats-Unis, organisme fondé au lendemain de l'entrée en guerre des Etats-Unis.

Un système de permis privilégiés des navires a été introduit le 15 septembre 1940 parallèlement au système britannique d'autorisation des navires et pour compléter celui-ci. Ce système donna à la Commission le pouvoir de refuser l'usage des facilités des ports canadiens aux vaisseaux ne collaborant pas à l'effort de guerre des Alliés. Ce contrôle relève du Ministère du Revenu National et est administré par les percepteurs des douanes aux divers ports.

L'une des principales fonctions de la Commission depuis sa création a été d'obtenir les cales essentielles au commerce outre-mer du Canada. Jusqu'en 1941, faute d'un organisme canadien pouvant décider des priorités de transport maritime, la Commission a assumé la responsabilité de décider à quelles matières et dans quel ordre il fallait attribuer l'espace disponible dans les cales. Le 31 octobre 1941, le