

Comité des priorité des transports maritimes a été créé au sein du Ministère du Commerce et, depuis lors, la Commission répartit l'espace, pour les importations, d'après le degré de priorité établi par ce comité. Le Comité obtient son classement en comparant, à la lumière des conditions de la navigation telles que révélées par la Commission de la marine marchande, les rapports et les exposés des divers régisseurs des denrées et administrateurs de la Commission de contrôle des industries en temps de guerre et de la Commission des prix et du commerce en temps de guerre. L'espace pour les exportations est alloué d'après les priorités établies par les autorités compétentes dans les pays ou zones de destination. Il va sans dire que cette collaboration a été particulièrement étroite dans le cas des zones faisant partie du Commonwealth britannique et, surtout, dans le cas de Terre-Neuve et des Antilles britanniques qui ont été ravitaillées en choses essentielles par des navires sujets au contrôle canadien.

A mesure que la guerre avance, le travail de la Commission s'amplifie considérablement. Par exemple, en 1941, son contrôle a été étendu à la navigation sur les Grands Lacs et sur le Saint-Laurent en plus de la navigation océanique, et les limites de tonnage applicables en vertu de certains de ses contrôles, fixées à l'origine à 500 tonnes brutes, ont été abaissées au point où elles englobent maintenant tous les vaisseaux de plus de 150 tonnes brutes et, dans certains cas, tous les vaisseaux, quel que soit leur tonnage. Dans la dernière partie de 1942, la Commission a été désignée par le Comité de guerre du Cabinet comme autorité d'expédition de tous les navires auxiliaires requis par les ministères de la Défense Nationale—armée, marine et air.

Les contrôles de la navigation appliqués par la Commission sont tout au plus des moyens de parvenir à son but principal, qui est de maintenir le mouvement par eau du matériel et des denrées essentiels à l'effort de guerre. Les détails relatifs à ce travail ne peuvent être indiqués pour le moment. Il peut être affirmé, cependant, que jusqu'à présent tous les mouvements outre-mer ou côtiers essentiels à la production de guerre et à l'économie de temps de guerre ont été maintenus malgré l'intensité de la campagne sous-marine et le fait qu'un grand nombre de navires canadiens ont été affectés par la Commission à des services indirects de guerre loin des rives canadiennes et d'autres à des services directs de guerre comme, par exemple, les navires marchands armés, les navires d'accostage et les navires hôpitaux. Ceci n'a pu être accompli que grâce à l'étroite surveillance exercée par la Commission sur les navires marchands canadiens et aux dispositions de collaboration prises avec le Ministère des Transports de guerre du Royaume-Uni et l'Administration du transport maritime de guerre des Etats-Unis, en vertu desquelles certains navires britanniques, américains et alliés d'autres pays, de même que les vaisseaux neutres, ont pu être mis à la disposition du Canada.

Sur la recommandation de la Commission, un nombre appréciable de nouveaux cargos construits au Canada ont été remis à la Park Steamship Company (compagnie de la Couronne établie par le Ministère des Munitions et Approvisionnements) pour services importants dans l'effort de guerre des Nations Unies. Ces vaisseaux, construits par la Wartime Merchant Shipping Limited, sont de trois catégories: 10,000 tonnes, poids mort; 4,700 tonnes, poids mort, cargaison sèche; et 10,000 tonnes, poids mort, vaisseaux-citernes. La Commission a affecté un certain nombre des plus gros vaisseaux pour cargaisons sèches au service Canada-Royaume-Uni; d'autres ont été affectés au service entre le Canada et l'Australie, la Nouvelle-Zélande, l'Afrique du Sud, l'Inde et le Moyen-Orient. Les plus petits ont été mis en service entre le Canada et les ports de Terre-Neuve, du Labrador, des Etats-Unis et des Antilles britanniques, et deux ont été affectés au service côtier de la Colombie Britannique.