

Les vaisseaux retenus pour le service canadien sont attribués par la Park Steamship Company aux compagnies de navigation canadiennes pour exploitation directe sous la direction de la Commission. Les vaisseaux-citernes sont attribués aux compagnies pétrolières canadiennes pour exploitation sous la surveillance du Régisseur des huiles et de la Commission.

Régie de la réparation et de la récupération des navires.—Comme une bonne partie de la construction des aménagements nécessaires à la réparation rapide des navires est terminée, la Régie de la réparation et de la récupération des navires est maintenant en mesure de répondre aux nécessités plus grandes de réparations de tous genres de navires de guerre et marchands des Nations Unies. Ces nécessités sont dans plusieurs cas le résultat de l'action directe de l'ennemi et supposent parfois des réparations majeures. De plus, les opérations de récupération sont menées à une allure impressionnante et des cargaisons de valeur ont pu être réexpédiées vers leur destination première ou déversées dans l'industrie de guerre canadienne. Des mesures ont été invoquées pour empêcher la vente illicite du matériel récupéré à des personnes non autorisées et assurer une compensation légale aux pêcheurs remettant du matériel récupéré au Receveur des épaves.

Le Régisseur de la réparation et de la récupération des navires, agissant de concert avec le Ministère des Transports de guerre du Royaume-Uni, les propriétaires de navires, les agents maritimes, les chantiers maritimes, les exploitants de cales sèches, les ateliers de machine, les fonderies, les entrepreneurs de renflouage et les compagnies d'assurance maritime, voit à ce que les réparations demandées dans les ports canadiens soient faites promptement. Pour réduire les délais à leur minimum, les membres du personnel du génie de cette Régie sont constamment en service dans chacun des ports importants.

Sous-section 3.—Contrôle de l'aviation civile

Immédiatement après la guerre de 1914-18, il devint évident que l'aviation était appelée à jouer un rôle important dans le développement du Canada et qu'en conséquence il faudrait, par des lois, encourager et contrôler la navigation aérienne. La loi de la Commission de l'Air de 1919, qui reste la pièce législative de résistance du Gouvernement en matière de contrôle de l'aviation civile, a été adoptée à cette fin. En résumé, elle charge le Gouvernement du Dominion de faire des études et recherches techniques en collaboration avec les autres institutions; de construire et maintenir les aérodromes et d'établir des routes aériennes; de conclure des accords internationaux sur l'aviation civile; de préparer et mettre en vigueur des règlements régissant l'aviation; d'émettre des permis au personnel technique et d'autoriser les avions et les aéroports; de faire enquête sur les accidents; et, en général, de maintenir la haute main sur toutes les questions relatives à l'aéronautique.

Le litige entre le Gouvernement fédéral et les provinces au sujet du contrôle de l'aéronautique a été soumis au Conseil Privé le 22 octobre 1931. Ce dernier rendit la décision non équivoque que le Gouvernement fédéral a le contrôle sur toutes les questions relatives à l'aviation civile et la navigation aérienne au Canada.

En vertu de la loi de la Commission de l'Air de 1919, le contrôle de l'aviation civile relève de la Commission de l'Air de 1919 à 1922. Il passe alors au Ministère de la Défense Nationale. L'expansion ininterrompue des opérations civiles créa la nécessité de soumettre l'aviation civile à un contrôle civil, et la loi du Ministère des Transports, 1936, transféra le contrôle exercé par la Branche de l'aviation civile du Ministère de la Défense Nationale au Ministère des Transports.