

PARTIE IV.—COURS D'EAU*

La loi de la marine marchande du Canada.—La législation régissant le transport maritime au Canada a été codifiée par la loi de la marine marchande du Canada (c. 44, 1934). Depuis l'adoption du statut de Westminster, en 1931, le Parlement canadien assume comme corollaire l'entière responsabilité de la police du transport maritime canadien. Cette vaste pièce législative est de fait l'incorporation à la loi du transport maritime du Canada de points importants de la législation internationale et britannique et de l'ancienne législation canadienne. Un résumé succinct de la loi paraît aux pages 707-708 de l'Annuaire de 1938.

Section 1. Matériel et facilités

Les aménagements et l'outillage destinés à faciliter le trafic par eau sont classés sous les sous-titres: transport maritime, balisage des eaux et ouvrages divers, canaux et ports. Une sous-section a été ajoutée donnant les chiffres de l'activité administrative concernant le service de pilotage, l'inspection des bateaux à vapeur, le personnel et les accidents de navigation.

Sous-section 1.—Transport maritime

Comme toutes les routes de navigation, y compris les canaux, les lacs et les rivières, sont ouverts sans distinction, sauf dans le cas du cabotage, au transport maritime de tous les pays du monde, le commerce du Dominion ne dépend nullement en entier du transport maritime canadien. Toutefois, une forte proportion du trafic intérieur et côtier est faite à bord de navires immatriculés au Canada.

Immatriculation canadienne.—En vertu de la partie I de la loi de la marine marchande du Canada, tout navire tombant sous la définition de "navire britannique", donnée à l'article 6 de la loi, et dont l'administration et l'exploitation s'exercent au Canada, doit être immatriculé au Canada, s'il n'est pas immatriculé ailleurs dans l'Empire Britannique. Exception est faite, toutefois, pour les navires ne jaugeant pas plus de 10 tonneaux et affectés uniquement au cabotage ou à la navigation intérieure. Un navire (quel que soit son titre à l'immatriculation britannique) qui n'est immatriculé dans aucune partie des dominions de Sa Majesté n'a pas droit aux privilèges accordés aux navires britanniques. En vertu de la loi, les vaisseaux sur le point d'être construits *peuvent* être enregistrés, et les vaisseaux en construction ou en voie d'être équipés *doivent* être enregistrés par un régistreur des navires britanniques. La procédure d'immatriculation au Canada des navires britanniques et d'émission des certificats est décrite aux articles 9-36. Les articles 64-70 concernant l'enregistrement des transformations (ou une nouvelle immatriculation au besoin) définissent aussi les peines pour contravention aux règlements. Les conditions régissant le transfert d'enregistrement sont aussi posées. Un tableau faisant voir le tonnage et le nombre de vaisseaux d'immatriculation canadienne, par province, en 1935-39, a paru à la p. 589 de l'Annuaire de 1941. Les restrictions de temps de guerre interdisent la publication de ces détails pour les années subséquentes.

* Les renseignements et les statistiques se rapportant aux sujets indiqués ont été fournis comme suit: balisage des eaux, canaux, ports, services administratifs et marine marchande de l'Etat, par le Ministère des Transports et la Commission des ports nationaux; cales sèches et partie des statistiques financières, par le Ministère des Travaux Publics; canal de Panama, par le gouverneur de la zone du canal de Panama; trafic des autres canaux et statistiques du transport maritime, par la Branche des Transports et Utilités Publiques, Bureau Fédéral de la Statistique.