

La Commission étudie actuellement l'exploitation des trajets régionaux et tient à cette fin des audiences publiques dans tout le Canada. La Commission étudie aussi le potentiel et les demandes d'un service aérien augmenté et amélioré dans le Grand-Nord canadien. Elle continue de s'occuper tout particulièrement de l'uniformité des règles relatives au dépôt et à l'application des tarifs qui s'appliquent aux avions et aux giravions. Elle étudie aussi le règlement se rapportant aux demandes de permis d'exploitation afin d'améliorer les méthodes de traitement de ces demandes.

Dans le domaine de l'aviation internationale, la Commission continue de prendre une part active au travail de l'Organisation de l'aviation civile internationale et de conclure des ententes bilatérales avec plusieurs pays au sujet des droits de vol. Les plus importants transporteurs internationaux réguliers du Canada sont Air-Canada, les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien Limitée, et *TransAir Limited*.

La Commission maritime canadienne.—En vertu de la loi sur la Commission maritime canadienne votée en 1947 (S.R.C. 1952, chap. 38), la Commission maritime canadienne a été établie en corps constitué exerçant ses pouvoirs en qualité de mandataire de Sa Majesté. La Commission forme un service distinct du gouvernement et fait rapport au Parlement par l'entremise du ministre des Transports. Selon l'article 6 de la loi :

«La Commission étudie et recommande au ministre, à l'occasion, les méthodes et mesures qu'elle juge nécessaires à la mise en service, à l'entretien, à l'équipement en hommes et au développement d'une marine marchande et d'une industrie de construction et réparation de navires répondant aux besoins maritimes du Canada.»

Afin de permettre à la Commission d'accomplir cette tâche, elle est autorisée à examiner, vérifier et concilier tous les aspects de la navigation. En outre, en vertu du paragraphe b) de l'article 8, la Commission doit tout particulièrement :

«... administrer, en conformité des règlements du gouverneur en conseil, toutes subventions pour navires à vapeur votées par le Parlement».

Le 12 mai 1961, le ministre des Transports annonçait à la Chambre des communes une politique maritime d'intérêt national destinée à favoriser la construction et l'exploitation de navires au Canada, et aussi à fournir de l'aide aux pêcheurs canadiens. A cette fin, l'État versera une subvention égale à 35 p. 100 de la somme dépensée pour aider à la construction de navires autpropulsés dans les chantiers canadiens; cette subvention passera à 40 p. 100 à l'égard des travaux effectués entre le 12 mai 1961 et le 31 mars 1963. En ce qui concerne les chalutiers en acier, le gouvernement versera la moitié des frais de construction si les nouveaux navires remplacent les vieux chalutiers retirés de service. Les subventions consenties à l'égard de la construction de petites embarcations de pêche, en bois, augmenteront également. Les subventions sont versées conformément au règlement établi par le gouverneur en conseil. Environ deux millions ont été dépensés pendant la première année financière, mais ce chiffre ne saurait servir de guide pour les années à venir, étant donné qu'une partie de cette subvention sera affectée à la construction de plus gros navires qui ne peuvent être parachèvés avant un an ou un an et demi.

Depuis la fin du XIX^e siècle, l'État verse des subventions en vue de maintenir les principaux services de navires à vapeur. En vertu de ce programme, il a consenti des subventions à l'égard des services intérieurs de même que pour les services du courrier et de l'exploitation outre-mer. Au début de la Seconde Guerre mondiale, toutes les subventions, exception faite de celles qui étaient destinées aux services intérieurs, ont été suspendues et depuis la fin de la guerre, on n'a versé des subventions à l'égard des