

## PARTIE IV.—TRANSPORTS PAR EAU\*

**La loi sur la marine marchande du Canada.**—La législation concernant tous les aspects de la navigation a été réunie dans la loi sur la marine marchande du Canada (S.R.C. 1952, chap. 29). En vertu de cette loi et de ses modifications, le Parlement canadien se charge de la réglementation de la navigation canadienne.

### Section I.—Équipement et trafic

#### Sous-section I.—Navigation

Toutes les voies navigables canadiennes (canaux, lacs, rivières et fleuves) sont ouvertes sans distinction, sauf dans le cas du cabotage, aux navires de tous les pays, de sorte que le commerce du Canada ne dépend pas entièrement des navires canadiens. Toutefois, une forte proportion du trafic intérieur et côtier utilise des navires immatriculés au Canada.

Dans son grand exposé du programme d'action, prononcé à la Chambre des communes le 12 mai 1961, le ministre des Transports a annoncé que le gouvernement avait décidé d'exclure le réseau des Grands lacs et du fleuve Saint-Laurent de certaines dispositions relatives à la réciprocité de l'entente sur la navigation marchande du Commonwealth britannique.

En vertu de cette entente, tout navire du Commonwealth bénéficie des mêmes avantages que les navires canadiens relativement au transport de marchandises et de passagers d'un port canadien à un autre, ce qu'on appelle communément le cabotage. Avant l'aménagement de la Voie maritime du Saint-Laurent, la plupart des transports intérieurs sur les Grands lacs s'effectuaient dans des navires immatriculés au Canada, ainsi les droits des navires d'autres pays du Commonwealth à participer à ce commerce étaient-ils largement hypothétiques. Après l'établissement de la Voie maritime, l'intervention d'autres navires du Commonwealth, de la Grande-Bretagne en particulier, est devenue une réalité. La nouvelle ligne de conduite reconnaît juridiquement la situation qui a effectivement existé pendant bien des décennies et rétablit le *statu quo* d'avant l'ouverture de la Voie maritime.

Lorsque cet énoncé de principe s'extériorisera dans une loi, les navires battant pavillon canadien auront de nouveau le droit exclusif de transporter des marchandises et des voyageurs entre des ports canadiens des Grands lacs et du réseau fluvial du Saint-Laurent depuis Havre Saint-Pierre vers l'Ouest.

**Immatriculation canadienne.**—Aux termes de la Partie I de la loi sur la marine marchande du Canada, tous les navires dépassant 15 tonneaux nets doivent être immatriculés ainsi que les bateaux de plaisance de plus de 20 tonneaux; l'immatriculation est facultative pour les navires de tonnage inférieur, mais, s'ils sont munis d'un moteur de 10 HP ou plus, ils doivent être porteurs d'un permis. L'article 6 de la loi en limite la propriété à des sujets britanniques ou à des sociétés constituées sous le régime des lois d'un pays du Commonwealth ou de la République d'Irlande et ayant leur siège dans ces pays. En vertu du *British Commonwealth Merchant Shipping Agreement*, tous les navires du Commonwealth sont désignés d'une façon générale comme «navires britanniques»; un navire qui devrait être immatriculé, mais ne l'est pas, ne bénéficie pas des avantages accordés aux navires britanniques. Les navires en projet ou en chantier peuvent être inscrits, avant l'immatriculation, par un directeur de l'immatriculation dans l'un ou l'autre des 75 ports d'enregistrement, au Canada.

\* Les renseignements statistiques et autres proviennent des sources suivantes: balisage des eaux, canaux, ports, services administratifs et services de la marine (ministère des Transports et Conseil des ports nationaux); Voie maritime du Saint-Laurent (Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent); une partie de la statistique financière (ministère des Travaux publics); subventions aux transports par eau (directeur des Services de navires à vapeur subventionnés. Commission maritime canadienne); et trafic des canaux et statistique de la navigation (Division des finances publiques et des transports, Bureau fédéral de la statistique).