

Tous les dispositifs lumineux ou sonores d'aide à la navigation sont énumérés dans la publication annuelle du ministère des Transports intitulée: *List of lights, buoys and fog signals* (Livre des feux, bouées et signaux de brume). Des renseignements relatifs aux radiophares et aux systèmes *Loran* et *Decca* figurent dans *Aides radio à la navigation maritime*. La diffusion des *Avis aux navires* et les éditions hebdomadaires des *Avis aux marins* fournissent des renseignements supplémentaires sur les dangers maritimes et autres questions connexes.

Inspection des navires à vapeur. Le Bureau d'inspection des navires à vapeur, établi aux termes de la Loi sur la marine marchande du Canada, formule et applique divers règlements prévus par la Loi, le plus important touchant: l'approbation de la conception et de la construction des navires et du matériel; l'inspection durant la construction et à divers intervalles par la suite; le transport des marchandises dangereuses; la prévention des accidents durant le chargement et le déchargement; la prévention et la lutte contre la pollution du milieu marin; et la formation et la délivrance de certificats aux mécaniciens de marine.

Le siège social du Bureau se trouve à Ottawa et il existe des bureaux régionaux dans les principaux ports de mer et ports intérieurs. Quelque 2,000 navires d'appartenance ou d'immatriculation canadienne ont été inspectés aux cours de l'année financière terminée le 31 mars 1972.

15.5 Aviation civile

15.5.1 Administration et politique

Administration. La réglementation de l'aviation civile relève du gouvernement fédéral; elle s'exerce en vertu de la Loi sur l'aéronautique et de la Loi nationale sur les transports, dans leur forme modifiée. La Loi sur l'aéronautique comprend trois parties. La Partie I porte sur l'aspect technique de l'aviation civile, c'est-à-dire l'immatriculation des aéronefs, la délivrance des permis aux aviateurs, l'établissement et l'entretien des aéroports et des installations de navigation aérienne, le contrôle de la circulation aérienne, les enquêtes sur les accidents et la sécurité des vols. L'application de cette Partie est confiée au directeur général de l'Aéronautique civile, sous la haute surveillance de l'administrateur de l'Administration du transport aérien du Canada du ministère des Transports. La Partie II porte sur les aspects économiques des services aériens commerciaux et elle attribue à la Commission canadienne des transports certaines responsabilités quant à la réglementation de ces services. La Partie III traite des questions d'administration interne dans le cadre de la Loi.

Accords aériens internationaux. Vu sa position dans le domaine de l'aviation de même que sa situation géographique, le Canada doit collaborer avec les autres pays engagés dans l'aviation civile internationale. Aussi a-t-il pris une part importante aux discussions préliminaires qui ont conduit à la création de l'Organisation de l'aviation civile internationale, dont le siège est à Montréal (Qué.). En 1972, le Canada avait des accords aériens avec 23 pays.

Politique fédérale dans le domaine de l'aviation civile. L'objectif du gouvernement fédéral est de fournir aux Canadiens un service efficace et stable à l'intérieur de la meilleure structure économique possible afin de permettre le développement de l'aviation commerciale. En définissant sa politique aérienne en 1964, le gouvernement fédéral a posé trois principes fondamentaux. Le premier portait sur l'aspect international et affirmait que les services aériens offerts par les compagnies aériennes canadiennes devaient servir l'intérêt du Canada tout entier, qu'ils ne devaient pas être concurrentiels ou susciter des conflits mais bien plutôt constituer un tout intégré par le moyen de la fusion, de l'association ou de la répartition claire et nette des champs d'activité. En juin 1965, dans une nouvelle déclaration sur la politique gouvernementale, le ministre des Transports précisait davantage quelles étaient les zones d'exploitation respectives d'Air Canada et de *Canadian Pacific Air Lines Limited* (CP Air); depuis, de nouveaux services aériens internationaux ont été créés conformément à la politique gouvernementale.

Le deuxième principe affirmait que si la concurrence ne devait pas être éliminée, elle ne devait pas non plus mettre en danger ou gravement affaiblir la rentabilité des services intérieurs d'Air Canada et que, si elle persistait, il faudrait assurer aux deux transporteurs la possibilité de croître au-delà du strict minimum. Conformément à ce principe, le gouvernement a donné à la Commission canadienne des transports l'autorisation de permettre à CP Air d'exploiter de nouveaux services aériens transcontinentaux et d'ajouter Calgary.