

Le pilotage est obligatoire dans certaines eaux canadiennes. La Garde côtière établit les normes nationales et entretient des rapports étroits avec les Administrations de pilotage de l'Atlantique, des Laurentides, des Grands Lacs et du Pacifique, qui assurent l'application des dispositions de la Loi canadienne sur le pilotage et du règlement y afférent.

La Garde côtière est responsable de l'élément maritime des opérations de recherche et de sauvetage au Canada. Elle travaille en étroite collaboration avec le personnel de la défense nationale pour faire en sorte que le matériel le plus approprié arrive sur place dans les plus brefs délais. Une flotte d'embarcations diverses (cotes, chaloupes à moteur, canots de sauvetage, canots pneumatiques) est affectée exclusivement à ces opérations. Tous les autres bâtiments de la Garde côtière peuvent également être appelés à exercer des fonctions de recherche et de sauvetage.

Pour accroître la portée des opérations de recherche et de sauvetage, particulièrement en ce qui concerne les embarcations de plaisance, le gouvernement a créé le Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime. Organisé au niveau régional, il est coordonné par la Garde côtière de façon à assurer l'uniformité des fonctions dans l'ensemble du Canada. Des bénévoles expérimentés qui font partie de ces groupes auxiliaires exécutent et mettent sur pied des programmes d'éducation populaire visant à promouvoir la sécurité nautique.

Les enquêtes sur les accidents maritimes et sur les incidents de pollution maritime par les hydrocarbures relèvent également de la Garde côtière, qui dispose d'un matériel spécialisé de dépollution d'une valeur de \$15 millions situé à Saint-Jean (T.-N.).

Aviation civile

Administration et politique

Administration. L'aviation civile au Canada relève du gouvernement fédéral et est régie par la Loi sur l'aéronautique et la Loi nationale sur les transports. La première partie de la Loi sur l'aéronautique porte sur l'aspect technique de l'aviation civile, notamment l'immatriculation des aéronefs, les brevets du personnel, l'établissement et l'entretien des aéroports et des installations pour la navigation aérienne, le contrôle de la circulation aérienne, les enquêtes sur les accidents et la sécurité des vols; son application relève de l'Administration canadienne des transports aériens. La deuxième partie concerne les aspects économiques des services aériens commerciaux, et elle attribue à la Commission canadienne des transports certaines fonctions quant à la réglementation de ces services.

Politique fédérale relative à l'aviation civile. Le Canada compte deux grands transporteurs aériens, Air Canada et CP Air. Cinq transporteurs aériens régionaux exploitent des services réguliers de transport vers le Nord et des services locaux ou régionaux comme complément aux services intérieurs assurés par les grandes lignes d'Air Canada et de CP Air. Depuis 1969, il existe des lignes directrices précises quant aux régions où chacun des cinq transporteurs régionaux peut être autorisé à compléter ou à prendre en charge les services des grandes lignes.

Les rôles respectifs d'Air Canada et de CP Air concernant les services intérieurs, d'après la définition contenue dans la politique transcontinentale de 1967, reposaient sur une formule accordant la primauté à Air Canada pour ce qui est de l'exploitation des services transcontinentaux, parce que la société pourrait être appelée de temps à autre à assurer des services spéciaux qui ne seraient pas nécessairement des plus rentables. En 1973, la politique internationale énoncée par le gouvernement attribuait à Air Canada et à CP Air des zones et des pays spécifiques qu'ils desserviraient aux termes d'accords bilatéraux. Cette répartition avait pour but d'aider les sociétés aériennes dans la planification à long terme de leurs services voyageurs comme de leurs services marchandises. En 1979, cependant, le gouvernement a supprimé toutes restrictions quant à la part des services aériens intérieurs de CP Air, laissant désormais pleine liberté à la société de déterminer les routes et les destinations qui l'intéressaient.

Au 31 mars 1979, il y avait 21,651 aéronefs immatriculés au Canada, 57,124 pilotes brevetés et 7,124 autres employés autorisés. La grande majorité de ces aéronefs est

15.5

15.5.1