

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. 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 des 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 suivantes.

Pour statistiques du nombre et du tonnage des navires affectés au commerce du transport du Canada, voir les tableaux de la section 3 (pp. 636-642) dans cette partie du chapitre. Ces tableaux paraissent dans les statistiques du trafic parce qu'ils se rapportent plus directement au trafic et aux services qu'au simple transport maritime disponible. Un exposé des services de transport exploités par le Gouvernement fédéral paraît aux pp. 624-626.

Sous-section 2.—Balisage des eaux et ouvrages divers

Sont réunis sous cet en-tête les phares et tout le système des signaux maritimes de danger sur les côtes orientale et occidentale du Canada, sur la baie et le détroit d'Hudson, le fleuve et le golfe Saint-Laurent, les rivières et lacs intérieurs et à l'entrée des ports—système très vaste destiné à rendre sûre la navigation dans toutes les eaux canadiennes. Il existe en outre un service de pilotage dans les eaux où la navigation est difficile; ce service est décrit avec les services maritimes, p. 624. Afin de rendre la navigation encore plus sûre, il y a une chaîne de stations radio-phoniques qui transmettent des signaux et de postes de repérage dont la description est donnée sous radiotélégraphie, p. 661.

Les ouvrages de balisage des eaux, sauf les très petits, sont énumérés dans les trois publications annuelles du Ministère des Transports portant sur la côte de l'Atlantique, les eaux intérieures et la côte du Pacifique respectivement. Un tableau sommaire des signaux maritimes de danger maintenus au Canada au cours des années fiscales 1929-40 est donné à la page 590 de l'Annuaire de 1941.

Beaucoup de travaux ont été entrepris pour améliorer les eaux navigables: dragage des chenaux et des ports, enlèvement des obstructions et construction d'ouvrages préventifs pour maintenir et contrôler le niveau des eaux. L'entreprise