

disponible pour toutes les tâches militaires et autres, nécessités et provoquées par l'achèvement de la guerre en Europe et en Extrême-Orient, et pour l'approvisionnement de toutes les régions libérées ainsi que des Nations Unies en général et des territoires en leur pouvoir. L'accord entre en vigueur à la fin des hostilités avec l'Allemagne et doit expirer six mois après l'armistice avec le Japon. Il pourvoit à l'établissement d'une autorité maritime unie, consistant en un Conseil maritime uni devant être convoqué à certains intervalles pour étudier des questions politiques et en une Commission exécutive maritime unie formée de deux branches, l'une à Londres et l'autre à Washington.

Depuis la création de la Commission en 1939, son travail a considérablement augmenté en étendue et en volume par suite de l'expansion rapide de la marine marchande canadienne durant la guerre et par suite de l'établissement de l'Autorité maritime unie.

Régie de la réparation et de la récupération des navires.—Comme une bonne partie de la construction des aménagements nécessaires à la réparation rapide des navires est terminée, la régie de la réparation et de la récupération des navires est maintenant en mesure de répondre aux nécessités plus grandes de réparations de tous genres de navires de guerre et marchands des Nations Unies. Ces nécessités sont dans plusieurs cas le résultat de l'action directe de l'ennemi et supposent parfois des réparations majeures. De plus, les opérations de récupération sont effectuées et des cargaisons de valeur peuvent être réexpédiées vers leur destination première ou déversées dans l'industrie de guerre canadienne.

Le régisseur de la réparation et de la récupération des navires, agissant de concert avec le Ministère des Transports de guerre du Royaume-Uni, les propriétaires de navires, les agents maritimes, les chantiers maritimes, les exploitants de cales sèches, les ateliers de mécanique, les fonderies, les entrepreneurs de renflouage et les compagnies d'assurance maritime, voit à ce que les réparations demandées dans les ports canadiens soient faites promptement. Pour réduire les délais à leur minimum, les membres du personnel du génie de cette régie sont constamment en service dans chacun des ports importants.

Contrôle de l'aviation civile

Immédiatement après la guerre de 1914-18, il devint évident que l'aviation était appelée à jouer un rôle important dans le développement du Canada et qu'en conséquence il faudrait, par des lois, encourager et contrôler la navigation aérienne. La loi de la Commission de l'Air de 1919, qui reste la pièce législative de résistance du Gouvernement en matière de contrôle de l'aviation civile, a été adoptée à cette fin. En résumé, elle charge le gouvernement du Dominion de faire des études et recherches techniques en collaboration avec les autres institutions; de construire et entretenir les aérodromes et d'établir des routes aériennes; de conclure des accords internationaux sur l'aviation civile; de préparer et mettre en vigueur des règlements régissant l'aviation; d'émettre des permis au personnel technique et d'autoriser les avions et les aéroports; de faire enquête sur les accidents; et, en général, de maintenir la haute main sur toutes les questions relatives à l'aéronautique.

Le litige entre le gouvernement fédéral et les provinces au sujet du contrôle de l'aéronautique a été soumis au Conseil Privé le 22 octobre 1931. Ce dernier rendit la décision non équivoque que le gouvernement fédéral a le contrôle sur toutes les questions relatives à l'aviation civile et la navigation aérienne au Canada.

En vertu de la loi de la Commission de l'Air de 1919, le contrôle de l'aviation civile relève de la Commission de l'Air de 1919 à 1922. Il passe alors au Ministère