

CHAPITRE XXX.—ANNALES DE 1934-36.

Section 1.—Législation fédérale, 1934-35.

NOTA.—Dans la revue de la législation fédérale de la cinquième session du dix-septième parlement, pp. 1190 à 1209 de l'Annuaire de 1934-35, la loi de la marine marchande du Canada, c. 44, n'a pas été étudiée parce que, au moment de la mise sous presse, cette loi n'avait pas été promulguée. Avis est donné que la loi entrera en vigueur le 1er août 1936 et, en conséquence, elle est résumée ci-après.

Les raisons de l'adoption de la loi concernant la marine marchande, pièce de législation des plus élaborées, sont les suivantes: Jusqu'à l'adoption du Statut de Westminster, en 1931, le Parlement canadien n'avait pas pleine responsabilité pour la réglementation de la marine marchande du pays. C'est-à-dire, certaines phases de notre commerce maritime étaient soumises aux dispositions des lois impériales concernant la marine marchande. Avec l'adoption du Statut de Westminster, la responsabilité de légiférer relativement à la navigation maritime fut entièrement attribuée au Parlement du Canada. En vertu de ce Statut, le Parlement canadien est autorisé, s'il le juge à propos, à abroger des articles des Statuts impériaux qui s'appliquent à ce Dominion et d'en adopter de nouveaux les dispositions ou d'en substituer d'autres. Le but de la loi de la marine marchande de 1934 était de donner suite à cette disposition du Statut de Westminster (elle abroge certaines dispositions des lois du Royaume-Uni concernant la marine marchande, lois qui jusqu'alors s'appliquaient à la marine marchande du Canada) et, en même temps, de rédiger de nouveau la loi de la marine marchande du Canada de façon à la rendre plus conforme aux conditions actuelles. La nouvelle loi comprend de plus certaines conventions internationales très importantes concernant la navigation maritime. Les quatre conventions incluses presque mot pour mot dans cette loi sont la Convention concernant la protection de la vie humaine sur mer, la Convention concernant les lignes de charge, la Convention internationale concernant l'engagement des marins, et la Convention internationale concernant le rapatriement des marins. L'introduction de ces conventions dans le texte de notre loi de la marine marchande a nécessité un grand nombre de modifications.

Certaines autres lois du Parlement canadien ont été incorporées dans la loi actuelle de la marine marchande parce que le sujet de cette législation relève naturellement de l'autorité législative du Dominion. Par exemple, la loi des conventions maritimes, chapitre 126 des Statuts révisés du Canada, a été incorporée dans la nouvelle revision et fait maintenant partie de la loi concernant la marine marchande du Canada.

La loi a été rédigée de façon à se conformer à toute loi similaire que peuvent adopter les autres Dominions ou le Parlement impérial.

Loi concernant la marine marchande du Canada—Adoptée à la cinquième session du dix-septième Parlement, 25 janvier au 3 juillet 1934.

Loi de la marine marchande du Canada.—Cette loi, mise en vigueur par le ministre de la Marine (sauf pour ce qui est de la partie V, laquelle concerne la santé et l'hospitalisation des marins) traite en seize parties de réglementation de la navigation côtière et intérieure aussi bien que de la navigation océanique. La partie I traite des conditions réglementant l'inscription et l'enregistrement des navires; les navires dont on a décidé la construction *peuvent* être inscrits, et les navires en voie de construction ou d'équipement *doivent* être inscrits chez un régistrateur de navires britanniques conformément à la loi. L'article VII décrète que les navires non enregistrés, même s'ils appartiennent à des personnes aptes à être propriétaires de navires britanniques, ne sont pas reconnus comme navires britanniques à moins qu'ils ne soient d'une classe exempte de l'enregistrement. Les articles 9 à 36 établissent la procédure à suivre pour l'enregistrement au Canada de navires britanniques et pour l'émission de certificats. Les articles 64 à 70 réglementent l'enregistrement des altérations (ou tout nouvel enregistrement devenu nécessaire) et fixent des peines pour toute violation des règlements. Les conditions de transferts d'enregistrement sont aussi énumérées.

La partie II de la loi traite en détail des certificats des capitaines, seconds et mécaniciens de tous les navires, sauf les plus petits.

La partie III traite de l'enrôlement et du congédiement des marins et des facilités que les enrôleurs doivent procurer à cette fin; aussi, des mesures à prendre pour faciliter l'apprentissage du service sur mer. Le paiement des gages aux marins, et les droits de ces derniers sous ce rapport, sont exposés aux articles 184 à 214. Le reste de cette partie traite de diverses mesures de protection concernant les conditions de travail et le bien-être des marins.