

tableau complet du transport par eau, au lieu d'offrir en détail les activités des départements gouvernementaux qui n'en traitent que certains aspects. La législation concernant toutes les phases de la navigation marchande est résumée ici sous : loi de la Marine Marchande du Canada.

La loi de la marine marchande du Canada.—Depuis l'adoption du statut de Westminster en 1931, le Parlement canadien assume l'entière responsabilité de la police du transport maritime canadien, dont antérieurement, certaines phases relevaient des lois de la marine marchande impériale. Le Parlement canadien peut maintenant à volonté révoquer les articles des statuts impériaux, en ce qui concerne le Canada, et en remettre les dispositions en vigueur ou leur en substituer d'autres.

La législation régissant le transport maritime au Canada a été refondue en 1934 par la loi de la marine marchande canadienne, chapitre 44 des statuts de cette année-là et rendue plus conforme aux besoins du temps. Cette loi renferme les dispositions importantes de certaines conventions internationales, dont la convention de sécurité pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, la convention sur les lignes de charge, la convention internationale concernant le contrat d'engagement des marins et la convention internationale concernant le rapatriement des marins. Cette vaste pièce législative est de fait l'incorporation à la loi du transport maritime du Canada des points importants de la législation internationale et britannique et de l'ancienne législation canadienne qui relèvent maintenant de l'autorité du Canada et sont agencées dans le même cadre que les lois semblables du Parlement impérial et des autres Dominions.

La loi est administrée par le ministre de la Marine (excepté en ce qui concerne la partie V touchant la santé et l'hospitalisation des marins) et, sous seize chefs différents, régleme la navigation tant océanique que côtière et sur les cours d'eau intérieurs.

La partie I traite des conditions relatives à l'enregistrement et l'immatriculation des vaisseaux.

La partie II traite en détail des certificats des capitaines, des seconds et des mécaniciens de tous les vaisseaux, excepté les plus petits.

La partie III concerne l'engagement et le dégage ment des marins, les facilités que doivent offrir les propriétaires à ces fins de même que pour l'apprentissage maritime. Le paiement des gages aux marins et les droits de ceux-ci à ce sujet sont traités aux articles 184-214. Ce qui reste de cette troisième partie traite des mesures de protection relatives à l'engagement et au bien-être des marins.

La partie IV énonce les dispositions relatives au secours et au rapatriement des marins en détresse.

La partie V régleme le traitement des marins malades et l'établissement d'hôpitaux de marine. Cette partie de la loi doit être administrée par le ministre nommé par le gouverneur général en conseil.

La partie VI a trait au pilotage, définit les districts de pilotage et permet la constitution d'administrations de pilotage et la création de nouveaux districts. Les devoirs et les pouvoirs des administrations de pilotage sont exposés de même que les obligations relativement au paiement des droits de pilotage.

La partie VII se rapporte à la sécurité du transport maritime qui peut être assurée par la nomination de personnes compétentes chargées de l'inspection des navires. Elle pourvoit à une peine devant être imposée aux navires à passagers pour surchargement, indique les mesures de sécurité, et rend l'installation radiotélégraphique obligatoire à tous les navires à passagers et autres de 1,600 tonneaux