

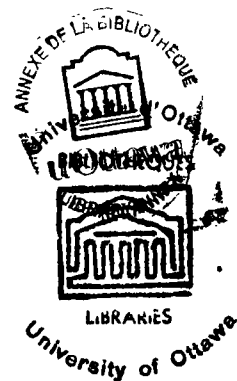
L'INTRODUCTION DES CONVENTIONS MULTILATERALES
MARITIMES DANS L'ORDRE INTERNE CANADIEN

par

Guy Gagnon

Thèse présentée à l'Ecole des Etudes supérieures de l'Université
d'Ottawa en vue de l'obtention de la maîtrise en droit (LL.M.).

Ottawa, Canada
1975



UMI Number: EC55173

INFORMATION TO USERS

The quality of this reproduction is dependent upon the quality of the copy submitted. Broken or indistinct print, colored or poor quality illustrations and photographs, print bleed-through, substandard margins, and improper alignment can adversely affect reproduction.

In the unlikely event that the author did not send a complete manuscript and there are missing pages, these will be noted. Also, if unauthorized copyright material had to be removed, a note will indicate the deletion.

UMI[®]

UMI Microform EC55173
Copyright 2011 by ProQuest LLC
All rights reserved. This microform edition is protected against
unauthorized copying under Title 17, United States Code.

ProQuest LLC
789 East Eisenhower Parkway
P.O. Box 1346
Ann Arbor, MI 48106-1346

Introduction des conventions multilatérales
maritimes dans l'ordre interne canadien

- 1 - Les modes d'introduction des conventions multilatérales maritimes dans l'ordre interne canadien:
 - A - Par législation directe:
 - B - Par législation déléguée:

- 11 - Le degré d'introduction des conventions multilatérales maritimes dans l'ordre interne canadien:
 - A - Conventions maritimes signées et ratifiées par l'Exécutif canadien:
 - 1 - Lorsque la convention est annexée au texte introductif:
 - a) législation directe mettant en vigueur la convention telle que portée en annexe de la loi introductrice:
 - b) législation déléguée mettant en vigueur la convention annexée au texte introductif:
 - i) dont les dispositions du droit interne reprennent les termes de la convention:
 - ii) dont les dispositions du droit interne diffèrent sensiblement des termes de la convention:
 - 2 - Lorsque la convention n'est pas portée en annexe au texte introductif:
 - a) introduction de la convention par législation directe:
 - b) introduction de la convention par législation déléguée:
 - B - Conventions maritimes non signées ou signées et non ratifiées par l'Exécutif canadien:
 - 1 - Conventions portées en annexe au texte introductif:
 - 2 - Conventions non portées en annexe au texte introductif:
 - a) conventions signées mais non ratifiées par l'Exécutif canadien:
 - b) conventions non signées par l'Exécutif canadien:

INTRODUCTION:

Considérant que le nombre de conventions multilatérales conclues par l'Exécutif canadien est considérable, nous nous limiterons aux fins de cette thèse de Maîtrise aux seules conventions conclues dans le domaine maritime. (1)

L'objectif de ce mémoire consistera, alors, en une étude du processus législatif par lequel les conventions multilatérales maritimes sont mises en vigueur dans l'ordre interne canadien.

Cette étude se divisera en deux parties: Les modes d'introduction des conventions multilatérales maritimes dans l'ordre interne canadien et le degré d'introduction de ces conventions dans l'ordre interne canadien.

Nous nous attarderons principalement aux conventions maritimes de Droit International Privé (les gens de mer, les propriétaires de navires, les mesures de sécurité en mer, etc.) intéressant plus particulièrement par leur nature même le droit interne.

-
- (1) Cette étude n'est pas exhaustive, car nous avons omis de traiter de quelques conventions ratifiées par le Canada dont trois de l'Organisation Internationale du Travail:
- Convention 27: Convention concernant l'indication du poids sur les gros colis transportés par bateau, 1929
 - Convention 32: Convention concernant la protection des travailleurs occupés au chargement et au déchargement des bateaux contre les accidents, 1932
 - Convention 108: Convention concernant les pièces d'identité nationales des gens de mer, 1958

et une tenue sous l'égide de l'Organisation Maritime Consultative Intergouvernementale en 1965:

- Convention visant à faciliter le trafic maritime international.

Nous étudierons aussi, à titre d'exemple, certaines conventions que l'on classe généralement dans la catégorie du Droit International Public telles que la "convention pour prévenir la pollution de la mer par les hydrocarbures" signée à Londres en 1954, et de façon très sommaire les Conventions internationales sur le droit de la mer signées à Genève en 1958.

Avant d'aborder l'introduction dans notre ordre interne des conventions maritimes, conventions faisant partie d'une branche spécialisée du droit international général, il serait tout indiqué de traiter brièvement de l'introduction dans l'ordre interne canadien des traités en général.

De prime abord, nous savons qu'un traité, imposant des obligations aux sujets canadiens, n'a pas force de loi interne par le seul fait de la ratification par l'Exécutif canadien.

Pour qu'un tel traité puisse lier et les individus et l'ordre juridique, il faut que le parlement compétent ait légiféré, c'est-à-dire ait introduit dans l'ordre interne les termes du traité.

" Au Canada, un traité international ne lie les sujets de la couronne que dans la mesure où il a été incorporé à la législation ... en suivant la procédure ordinaire. " (2)

(2) JACOMY-MILLETTE, A-M, L'introduction et l'application des Traités internationaux au Canada, Paris, 1971, p-215.

MACDONALD, R. ST-J, The relationship between International Law and Domestic Law in Canada, in canadian perspectives on International Law and Organization, Toronto, 1974, p. 88-136.

Arrow River and Tributaries Slide and Boom Co. Ltd, v Pigeon Timber Co., Ltd, 1932 R.C.S. 459 (Juge Lamont)
Francis v La Reine, 1956 R.C.S. 618 (Juge Rand)

Il faut cependant établir une distinction entre le droit international dit coutumier et le droit international conventionnel. Ainsi, à l'instar de l'Angleterre, les Règles du droit international coutumier sont automatiquement adoptées dans notre ordre juridique interne. Une action législative n'est pas requise; mais à toutes règles son exception, alors si ces Règles de droit international coutumier présentent une incompatibilité flagrante avec des statuts existants ou avec des principes constitutionnels fondamentaux, il faudrait adopter une législation pour mettre en vigueur ces Règles. (3) Ce sont les seules situations où le Parlement aura un rôle législatif à jouer en matière d'introduction des Règles de droit international coutumier dans l'ordre interne.

Quant au droit international conventionnel, une partie de la doctrine et quelques décisions des tribunaux établissent une distinction entre les traités dits de prérogative, traités tournés essentiellement vers l'ordre externe et produisant des effets essentiellement dans les relations internationales, et les traités à implications dans l'ordre juridique interne. (4)

Les premiers ne sont pas soumis à l'approbation législative du parlement pour avoir force de loi, alors que les deuxième requièrent une mesure législative afin d'être introduits dans notre ordre interne.

(3) JACOMY-MILLETTE, A-M, op.cit., note 2, p.183.

MACDONALD, R. ST-J, op. cit., note 2, p.111.

Re Power of municipalities to levy rates on Foreign Legations and High Commissioners' residences, (1943) 2 D.L.R. 481 (Cour Suprême)

(4) Lord McNair, The Law of Treaties, 1961.

Francis v The Queen, 1956 S.C.R. 618

Ritcher v The King, 1943 Ex. C. R. 64

Secretary of State of Canada and Custodian v Alien Property Custodian for the United States, 1931 S.C.R. 170.

Cette catégorie de traités dits de prérogative ne nous intéresse guère dans le cadre de cette étude car le Parlement n'est pas appelé à jouer un rôle législatif à leur égard. (5)

Arrivons plutôt à la catégorie de traités à implications juridiques internes, catégorie qui constitue le centre même de notre mémoire.

Au Canada, la signature et la ratification d'un traité est un acte émanant de l'Exécutif:

" Aucune disposition de la Constitution écrite n'oblige la couronne à soumettre les traités au Parlement, pour l'approbation ou autorisation de ratification. L'Exécutif qui exerce en fait la compétence de conclusion des traités peut donc juridiquement agir seul dans l'ordre externe pour lier le Canada. L'approbation du Parlement n'est requise à aucun stage de la procédure pour créer une obligation internationale. " (6)

Mais, en règle générale, lorsqu'il s'agit de conventions relatives à des matières jugées importantes telles que politiques, économiques ou militaires et que les termes de la convention ne modifient pas la législation existante, une résolution d'approbation est adoptée par la Chambre des Communes. (7)

(5) "First, it must be borne in mind that a very large percentage of all treaties do not even require legislation but can be implemented by executive or administrative action (such as numerous treaties relating to defence, boundary waters, consular and immigration matters and economic co-operation)." Gotlieb, Canadian Treaty Making, Toronto, Butterworths, 1968, p.76.

(6) JACOMY-MILLETTE, A-M, op.cit., note 2, p.103.

(7) Débats du Sénat, 13 juin 1961, p.881
Honorable M. Aseltine:

" Il est d'usage, implanté au cours des années, que l'on demande normalement l'approbation du Parlement lorsqu'il s'agit d'ententes internationales mettant en cause de fortes dépenses de deniers publics ou de lourdes responsabilités d'ordre politique, économique et militaire. "

Mais il est arrivé, à l'occasion, qu'une résolution d'approbation ait précédé le dépôt d'une loi introduisant la convention. (8)

Nous commençons donc à percevoir le rôle du Parlement en matière de traités:

- 1) "The agreement may be presented to Parliament for approval by resolution.
- 2) This course gives to Parliament, or rather to the chambers, an adequate opportunity to exercise some degree of supervision over the exercise of the treaty-making power.
It does not affect the legal validity of the agreement, which is based upon ratification, an executive act. This practise has been followed in a large number of cases in Canada and may be regarded as the general rule in this country. " (9)

Mais à ce stade, le rôle du Parlement se limite à accepter ou refuser la résolution approuvant la ratification des termes du traité:

" Proposer la modification d'un traité ou d'un protocole, ou proposer un nouveau protocole ou un autre échange de lettres.. .. dépasse la compétence du parlement. Les droits du parlement, en ce qui concerne la conclusion des traités étant en général limités à la question de confiance, c'est-à-dire au rejet ou à l'approbation du projet de résolution, de sorte que toute proposition d'amendement enfreint le pouvoir exécutif tel que le reconnaissent les traditions parlementaires britanniques. " (10)

(8) Ainsi les 4 conventions no 7-8-15-16 de l'Organisation Internationale du Travail, 1926.

(9) READ, J.E., International Agreements, (1948), 26 C.B.R. 527

(10) John Turner, Débats C.C. 1964, du 4-6-1964, p.4124, in JACOMY-MILLETTE, A-M, op. cit., note 2, p.124.

Après que le Parlement a accepté la résolution, une loi doit être adoptée pour mettre en vigueur les termes d'un traité changeant le droit canadien car "l'approbation ne constitue pas 'ipso facto' intégration en droit interne". (11)

C'est à cette étape-ci que le Parlement a toute la latitude voulue pour mettre en vigueur les termes du traité.

Nous aurons l'opportunité de constater de nombreuses variantes du processus législatif canadien en matière de conventions multilatérales maritimes lors de l'étude du premier chapitre intitulé: Les modes d'introduction des conventions multilatérales maritimes dans l'ordre interne canadien.

Laissons J.E. Read résumer les différentes actions législatives pouvant être prises:

" Apart from procedure by resolution, an agreement may be submitted for parliamentary approval by embodying it in statute. The statute may simply confirm the agreement and authorize its ratification; it may give the force of law to its provisions; or it may give to the Governor in Council power to give effect to its provisions. This procedure may be combined with a resolution of approval. " (12)

Il est à noter que la plupart des traités ne changeant pas le droit canadien sont déposés devant les deux chambres pour information seulement et non pour approbation au moyen d'une résolution, et de plus quelques-uns de ces traités ne sont jamais déposés devant les deux chambres. (13)

Dans le cas des traités déposés devant les deux chambres pour prise de connaissance, la coutume veut qu'ils soient déposés au début de chaque session.

(11) JACOMY-MILLETTE, A-M, op. cit., note 2, p.194

(12) READ, J.E., Loc. cit., C.B.R. p.528

(13) JACOMY-MILLETTE, A-M, op. cit., note 2, p.112.

Ainsi, le Parlement peut contrôler l'activité internationale du Gouvernement et poser des questions pertinentes y relative.

Jusqu'ici nous avons étudié la procédure parlementaire suivie devant le Parlement par l'Exécutif fédéral; nous savons, cependant, par l'Arrêt sur les Conventions de Travail de 1937 émanant du Conseil Privé (14) que les catégories de matières relevant de l'article 92 de l'Acte de l'Amérique du Nord Britannique sont sous la compétence exclusive des Chambres Législatives provinciales, par conséquent lorsqu'un traité conclu par l'Exécutif fédéral (qui est l'autorité compétente au Canada pour conclure des traités et de toute l'activité internationale de manière générale) (15) touche une des catégories de l'article 92, il appartient aux chambres législatives des dites provinces concernées d'adopter une loi mettant en vigueur les termes du traité:

" The Parliament of Canada or, if, appropriate, the legislature of the provinces, must enact any legislation that may be necessary for the performance of the treaty obligations. " (16)

Voyons maintenant la position prise par la jurisprudence canadienne en matière d'introduction des traités dans l'ordre interne.

Celle-ci, à la lecture des quelques arrêts rapportés dans les recueils jurisprudentiels confirme que le traité à implications juridiques internes ratifié par l'Exécutif n'a aucune valeur obligatoire face aux sujets canadiens s'il n'a pas été introduit dans l'ordre interne par le parlement pertinent (soit le parlement fédéral ou les

(14) Procureur Général du Canada v Procureur Général pour l'Ontario, 1937 A.C. 327

(15) Re Les Droits Miniers Sous-Marins, 1967 S.C.R. 792

(16) GOTLIEB, A, op. cit., note 5, p.15.

C'est nous qui soulignons.

Chambres Législatives provinciales). (17)

De plus, un traité ratifié par l'Exécutif ne peut affecter la validité d'une loi passée par le Parlement à moins que les termes du traité ne soient par la suite introduits dans l'ordre interne et dès cet instant nous appliquerons les principes d'interprétation des lois dû à l'incompatibilité des deux lois en présence. (18)

Finalement, le dépôt du traité devant la Chambre des Communes, ou l'approbation par cette dite chambre de la résolution permettant la ratification du traité ne sont des procédures suffisantes pour changer la loi existante, et ainsi affecter les tiers. (19)

Pour résumer la position adoptée par la jurisprudence canadienne, référons-nous à J.Y. Grenon:

" La jurisprudence révèle que nos tribunaux ont toujours considéré qu'il y a obligation d'introduire dans le Corpus Juris les dispositions législatives promises par le traité, le cas échéant, et si elles n'existent pas déjà, pour que ce traité ait force de loi au Canada. " (20)

(17) - Albany Packing Co. Inc v Registrar of Trade Mark, 1940 Ex.C.R. 256

- Arrow River and Tributaries Slide Boom Co. Ltd v Pigeon Timber Co. Ltd., 1932 S.C.R. 495

- Francis v La Reine, 1956 S.C.R. 618

- Regina v Can. Labour Rel. Bd., (1964) 44 D.L.R. 440
(Manitoba Queen's Bench)

- In Re Regulation and control of radio communication in Canada, 1932 A.C. 304

- Swait v Maritime Transportation Union (1967) 61 D.L.R. 317

- The Dunbar Dredging Co v The Ship Milwaukie, 1907 Ex.C.R. 179

(18) CRAIES ON STATUTE LAW, seventh Edition, London, 1971, p.366

(19) Regina v Can. Labour Rel. Bd. (1964) 44 D.L.R. 440 (Smith.J)

(20) GRENON, J.Y., De la Conclusion des Traités et leur mise en oeuvre au Canada, (1962) 40 C.B.R. p.151

Notre étude révélera que les mêmes principes d'introduction s'appliquent aux conventions maritimes faisant l'objet de notre étude.

Cette introduction s'opère soit par législation directe, lorsque les termes de la convention sont mis en vigueur par la loi même, soit par législation déléguée, lorsque la loi confère au gouverneur en conseil le pouvoir d'édicter des règlements pour mettre en vigueur les termes de la convention.

Nous constaterons que cette introduction dans l'ordre interne ne suit pas une procédure cadre:

- 1) Que dans la majorité des conventions signées et ratifiées par l'Exécutif canadien, l'on retrouve la convention même portée en annexe du texte introductif; et les dispositions adoptées dans l'ordre interne reproduisent les termes de la convention;
- 2) Que seulement quelques règlements ont ajouté des dispositions sensiblement différentes des termes de la convention.

Nous noterons aussi que plusieurs lois ou règlements reprennent les termes mêmes de conventions non signées ou signées et non ratifiées.

Ceci démontre la grande influence de la législation internationale sur le libellé du contenu de la législation nationale en matière maritime.

Et comme nous avons observé plus haut, l'introduction dans l'ordre interne des traités s'opère par le Parlement compétent, c'est-à-dire par le parlement dont relève la compétence législative de la matière faisant l'objet du traité. (21)

(21) Comme il a été très bien explicité par le Juge Atkin dans: Procureur Général du Canada v Procureur Général pour l'Ontario, 1937 A.C. 327

Ayant choisi le domaine maritime, la "Navigation et Expédition par eaux" est une des catégories de sujets nommément énumérées à l'article 91(10) de l'Acte de l'Amérique du Nord Britannique, alors le parlement compétent pour l'introduction dans l'ordre interne des lois concernant ce dit domaine est le Parlement fédéral. (22)

(22) Une attention toute particulière est apportée à l'interprétation donnée à "expédition par eaux" lorsqu'il s'agit de transport intraprovincial: Agence Maritime Inc. v Le Conseil Canadien des Relations Ouvrières et Syndicat des Marins Canadiens, 1969 S.C.R. 851.

1 - Les modes d'introduction des conventions multilatérales maritimes dans l'ordre interne canadien:

A - Par législation directe:

Les conventions qui suivent sont introduites dans l'ordre interne par législation directe, c'est-à-dire que les termes mêmes de la convention ou des termes similaires sont incorporés au texte législatif.

1) Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage, 1910:

Cette convention se retrouve dans les Statuts du Canada de 1914, 4-5 George V, ch. 13 intitulée: "Loi modifiant la Loi relative à la Marine Marchande, à l'effet de permettre l'application de certaines conventions."

Cette convention fit l'objet de l'ordre en conseil 2852 du 17 octobre 1912 qui se lisait ainsi:

"...That the Government of Canada agree to: His Majesty's Government notifying in respect of Canada to the conventions, and that legislation will be introduced at the approaching session of the Parliament of Canada to enable the conventions to be carried into effect. "

Elle n'a pas été déposée devant la Chambre des Communes.

Cependant un projet de loi fut avancé à la Chambre des Communes afin d'introduire cette convention dans l'ordre interne et devint le projet de loi no 21 de l'année 1914.

L'introduction des termes de cette convention dans la législation canadienne sera étudiée au chapitre 11: "Le degré d'introduction des conventions multilatérales maritimes dans l'ordre interne canadien. "

Cette convention est en vigueur pour le Canada depuis le 28 octobre 1914.

2) Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetages maritimes, 1910:

Les propos exposés à la sous-section 1) précédente s'appliquent à cette dite convention.

Elles furent signées, ratifiées simultanément.

La loi de 1914, ch. 13 concerne ces deux conventions. (1)

3) Convention de l'Organisation Internationale du Travail: Convention # 7: convention fixant l'âge minimum d'admission des enfants au travail maritime, 1920:

Au point de vue international, cette convention est entrée en vigueur le 27 septembre 1921.

Elle ne fut en vigueur au Canada que le 31 mars 1926. On retrouve cette convention dans les Statuts du Canada de 1924, 14-15 George V, ch. 12.

Elle fut dénoncée par la Convention # 58 (1936); au point de vue international cet amendement entra en vigueur le 11 avril 1939 et en vigueur pour le Canada, le 10 septembre 1952.

Nous pouvons consulter cet amendement dans les Statuts du Canada de 1948 ch. 35, article 26.

Pour les fins de l'étude du rôle du Parlement, nous regrouperons les conventions # 7,8, 15 et 16, et verrons ce dit rôle à la suite de l'étude de la convention # 16.

(1) Nous pouvons lire dans les Débats de la Chambre des Communes de 1914 à la page 779, une citation dont les termes ont été reproduits de manière similaire dans le préambule de la loi de 1914: "M. Hazen - Le but de ce bill est de modifier la Loi sur les abordages et les sauvetages en mer, de façon à permettre au Gouvernement canadien de mettre en pratique sur ces points son adhésion aux conventions maritimes internationales, qui ont été signées à Bruxelles, le 23 septembre 1910. "

4) Convention # 8: convention concernant l'indemnité de chômage en cas de perte par naufrage, 1920:

Cette convention fut en vigueur au point de vue international le 16 mars 1923 et au plan canadien le 31 mars 1926.

Nous retrouvons cette convention dans les Statuts du Canada de 1924, 14-15 George V, ch. 12.

5) Convention # 15: convention fixant l'âge minimum d'admission des gens au travail en qualité de soutiers ou chauffeurs, 1921:

Au point de vue international cette convention entra en vigueur le 20 novembre 1922 et au plan canadien le 31 mars 1926.

Nous retrouvons cette convention aux Statuts du Canada de 1924, 14-15 George V, ch. 12.

6) Convention # 16: convention concernant l'examen médical obligatoire des enfants et des jeunes gens employés à bord des bateaux, 1921:

Au point de vue international, elle entra en vigueur le 20 novembre 1922 et au plan canadien le 31 mars 1926 tout comme les conventions # 7, 8 et 15 vues précédemment.

Nous retrouvons cette convention dans les Statuts du Canada de 1924, 14-15 George V, ch. 12.

Quant à la procédure suivie, ces quatre conventions furent déposées devant la Chambre des Communes (2) et précédant la première lecture un projet de résolution fut déposé

(2) Pour tableau des conventions multilatérales maritimes déposées à la Chambre des Communes, voir l'Annexe 1.

pour l'approbation de ces quatre conventions. (3)

La résolution ayant été acceptée, le projet de loi no 216 fut déposé et on a procédé à la première lecture:

" L'Honorable M. Murdock demande à déposer un projet de Loi modifiant la Loi sur la Marine Marchande du Canada de façon à donner suite à certains projets de Conventions adoptées par la Conférence Internationale du Travail de la Société des Nations. " (4)

Le projet de Loi modifiant la Loi sur la Marine Marchande a été adopté et les quatre conventions y furent annexées. (5)

De plus le titre et le préambule de ce projet de loi réfèrent à ces quatre Conventions Internationales du Travail. (6)

(3) Résolution: Que la Chambre se forme en Comité général lundi prochain pour prendre en considération la résolution suivante:

"Qu'il y a lieu de soumettre une mesure confirmant une certaine convention relative à l'emploi des enfants sur mer, adoptée à Gènes le 9 juillet 1920 pour une conférence spéciale du Bureau International du Travail de la Société des Nations; et de décréter qu'aucun enfant n'ayant pas 14 ans révolus ne sera employé sur un bateau sauf dans les cas permis par la dite convention..."

(4) Débats de la Chambre des Communes, 1924, p.3885.

(5) Pour tableau des conventions multilatérales maritimes portées en annexe de la loi introductrice, voir l'Annexe III.

(6) Pour tableau des titres et préambule de la loi introduisant des conventions multilatérales maritimes dans l'ordre interne, voir l'Annexe IV.

Finalemment, le texte du C.P. 1828 du 8 octobre 1925 et du C.P. 357 du 11 mars 1926 est ainsi libellé:

- C.P. 1828 " The Committee of the Privy Council have had before them a report dated 5 oct. 1925 from the Minister of Labour, with reference to the Act which was passed by the Parliament of Canada in 1924 to amend the Canada Shipping Act to give effect to certain drafts Convention adopted by the International Labour Conference... (chap. 12, 14-15 George V)
- ... The Minister recommends that a proclamation to issue bringing the Act before mentionned into force on January, 1926...
- ... The Minister further recommends that authority (...) for the adhesion of Canada to the four drafts Convention enumerated above and that the necessary steps be taken for their ratification."
- C.P. 357: " And whereas these four drafts Convention have been incorporated in an Act to amend the Canada Shipping Act which was assented to July 19, 1924 and published as 14-15 George V, ch. 12 and whereas by a minute of Council approved on October 8, 1925 (P.C. 1828) authority was granted for the issue of a proclamation to bring the above Act into effect on January 1, 1926, for the adhesion of Canada to the four drafts Convention enumerated above, and for taking the necessary steps for their ratification. Therefore his Excellency the Governor general in Council is pleased to confirm and doth hereby confirm and approve the above four drafts convention on behalf of Canada. "

7) Convention # 22: convention concernant le contrat d'engagement des marins, 1926:

Cette convention est en vigueur depuis le 4 avril 1928 sur le plan international et depuis le 30 juin 1938 pour le Canada.

On retrouve cette dite convention en annexe de la Loi sur la Marine Marchande de 1934, ch. 44 (8)

Elle fut déposée à la Chambre des Communes le 8 février 1935.

Pendant, nous pouvons lire le C.P. 1249 du 2 juin 1938:

" that the said convention has been approved by resolution of the Senate and of the House of Commons the Minister recommends that the said convention be ratified. "

8) Convention # 58: convention fixant l'âge minimum d'admission des enfants au travail maritime, 1936
(amende la Convention # 7 de 1920)

Cette convention est entrée en vigueur au Canada le 10 septembre 1952.

Nous la retrouvons aux Statuts du Canada de 1948, ch. 35, article 26. De plus, cette convention a été déposée à la Chambre des Communes le 21 mai 1951.

Lors des débats de la Chambre des Communes, il n'est pas fait mention de l'introduction de cette convention dans l'ordre interne, on a seulement procédé à l'adoption des articles 23 à 26 inclusivement et sans débats.

Par le C.P. 3941 du 31 juillet 1951, il y a eu recommandation de la ratification de cette convention # 58.

(8) La Convention telle qu'introduite dans l'ordre interne a lié les sujets canadiens dès 1936 alors qu'elle n'a pris effet face aux autres parties contractantes qu'en 1938 par la ratification de l'Exécutif.
Voir l'Annexe IX de notre mémoire.

Il ressort de cette partie intitulée "Introduction par législation directe" que huit conventions furent introduites par le biais d'une législation adoptée par le parlement canadien.

Quant à la procédure suivie pour leur introduction, il est à noter que six conventions furent déposées devant la Chambre des Communes avant l'adoption d'un projet de loi.

De plus, cinq conventions ont fait l'objet d'une résolution d'approbation de la Chambre des Communes avant le dépôt d'un projet de loi.

Finalement, nous avons constaté que le législateur ne suivait pas une procédure stéréotypée pour l'introduction de ces conventions dans l'ordre interne.

Ainsi, deux lois, groupant six conventions, ont pour titre l'intitulé de la convention et le préambule de ces deux lois réfère explicitement à la convention.

Quant aux deux autres conventions, elles faisaient partie d'un ensemble de dispositions diverses amendant ou modifiant la Loi sur la Marine Marchande.

Cependant, aucune loi ne stipule que la convention telle qu'adoptée est en vigueur. (9)

(9) Nous verrons dans la partie B intitulée "introduction par législation déléguée" que la "Loi des conventions pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et sur les lignes de charge" 1931, 21-22 George V, S.C., ch. 49 contient un article stipulant que les dispositions de la convention ont force de loi, mais nous constaterons qu'une telle stipulation est unique; et, de plus, par son article 4, le gouverneur en conseil a le pouvoir d'édicter des règlements qui doivent être conformes à la Convention.

B - Par législation déléguée:

Un autre procédé par lequel le Parlement peut introduire une convention maritime dans l'ordre interne est de donner le pouvoir, par une action législative, au Gouverneur en Conseil d'édicter des règlements pour la mise en vigueur de la convention. (10)

Le Parlement ne délègue pas alors au Gouverneur en Conseil le pouvoir de décider si une convention fera partie ou non du droit canadien, car seul le Parlement peut accepter ou refuser une convention au point de vue législatif.

Ayant décidé d'accepter une convention, le Parlement décerne, par un procédé de délégation, au Gouverneur en Conseil, l'autorité de la mettre en vigueur selon les pouvoirs attribués par la loi délégatrice:

" Delegated legislation properly made pursuant to statutory authority has the same force of law as have the provisions of the statute itself. Delegated legislation derives its authority, of course, from the statute, and not from the body which creates it. " (11)

Ce procédé est de plus en plus employé par le Parlement, il suffit, pour s'en rendre compte, de regarder le nombre effarant de règlements reproduits dans la Gazette Officielle du Canada, Partie 11, à chaque année.

(10) Exemple d'une telle autorisation législative, article 483 (2), Loi sur la Marine Marchande, 1970 S.R.C., S-9.

(11) REID, R-F, Administrative Law and Practice, Toronto, Butterworths, 1971, p.257.

Plusieurs raisons motivent cette délégation du pouvoir législatif au pouvoir réglementaire. Quelques auteurs (12) en énumèrent les principales dont: le temps consacré à la Chambre des Communes étant de plus en plus restreint, on doit alors limiter les discussions aux généralités et laisser les particularités au Gouverneur en Conseil; aussi certains sujets sont d'ordre tellement techniques que l'on ne peut en discuter à la Chambre des Communes et encore moins les inclure dans une loi. On laisse donc le soin aux hauts-fonctionnaires qualifiés de rédiger des règlements compréhensibles. (13)

Une autre raison est la flexibilité de la procédure en matière de règlement, c'est-à-dire qu'il est plus facile au point de vue procédural de modifier un règlement que d'apporter un amendement à la loi:

- 1) " Many regulations deal with technical matter such as the safety of consumer goods, safety in factories, poisons, gas testing and many similar matters. In such cases it may be that Parliament is not as a whole competent to consider regulation of this kind and that even if it were it would not wish to do so, being satisfied to lay down general principles.
- 2) " It may be necessary to adopt new regulations speedily to take account of the development of new products, manufacturing techniques, etc. Not only can regulations be made more expeditiously than Acts of Parliament, but they can also be made when Parliament is not sitting. " (14)

(12) FOULKES, D, Introduction to Administrative Law, London, Butterworths, 1964, 164 pages

PHILIPS, H, Constitutional and Administrative Law, 4e édit. London, 1967, p.265.

(13) Exemple de règlements techniques: Règlement sur la construction des machines des navires à vapeur, DORS/64-470 (1964) 98 G.C. 11, 1363, (No 23, 9-12-64)

(14) FOULKES, D, Loc. cit., no 12, p.11.

Quant au contrôle du Parlement sur les règlements édictés par le Gouverneur en Conseil, il faut se référer alors à la Loi sur les Règlements, 1970 S.R.C., R-5 qui stipule:

" Article 7: Tout règlement doit être soumis au Parlement dans les 15 jours qui suivent sa publication dans la Gazette du Canada ou si le Parlement n'est pas alors en session, dans les 15 jours après l'ouverture de la session suivante.

Article 9(2): Par règlement, le Gouverneur en Conseil peut soustraire tout règlement ou toute catégorie de règlement à l'application de l'article 3, de l'article 4, du paragraphe 6(1) et de l'article 7. "

Nous constatons que le Parlement pouvait contrôler efficacement les règlements déposés à la Chambre des Communes mais ce régime de déposition fut modifié par la nouvelle Loi sur les Textes Règlementaires que nous trouvons dans les Statuts du Canada de 1970-71-72 au chapitre 38 et se lisant ainsi:

" Article 26: Tout texte réglementaire établi après l'entrée en vigueur de la présente loi, autre qu'un texte pour lequel ont été établis, en application de l'alinéa d) de l'article 27, des règlements empêchant d'en faire l'examen et d'en obtenir copie, est soumis en permanence à tout Comité de la Chambre des Communes, du Sénat ou des deux Chambres du Parlement qui peut être établi aux fins d'étudier et de vérifier les textes réglementaires. "

Article 27: Le Gouverneur en Conseil peut établir des règlements

d) empêchant l'examen et l'obtention de copie

ii) d'un texte réglementaire ou d'une catégorie de textes réglementaires autres qu'un règlement, lorsque

le Gouverneur en Conseil est convaincu que dans l'intérêt des relations internationales, de la défense ou de la sécurité nationales, ou des relations fédérales-provinciales, on devrait empêcher de les examiner et d'en obtenir copie. "

A la lecture de cet article nous constatons que le Gouverneur en Conseil a un pouvoir discrétionnaire quant à savoir s'il y va de l'intérêt des relations internationales d'empêcher l'examen de certains règlements par le Comité de la Chambre des Communes ou autres Comités selon l'article 26.

Mais en règle générale, les règlements sont soumis à l'examen conformément à l'application de l'article 26, l'adoption de cette loi étant relativement récente. Cependant il faut remarquer que le Parlement en accordant ce pouvoir réglementaire au Gouverneur en Conseil a octroyé sa confiance au Gouvernement, alors une critique acerbe au sujet du contenu d'un règlement menant à un désaccord entre les membres du Gouvernement et ceux de l'Opposition pourrait fort bien résulter à la procédure dite "la question de confiance".

De façon générale, lorsque les raisons que nous avons énoncées plus-haut se rencontrent, le Parlement confère ce pouvoir réglementaire au Gouverneur en Conseil et c'est ainsi que dans l'étude des huit lois qui suivent, il se trouve un article stipulant expressément ce pouvoir réglementaire et limitant les matières où le Gouverneur en Conseil peut édicter des règlements. (15)

(15) Ces huit lois se retrouvent à l'Annexe V de notre mémoire.

1) La Convention internationale pour la prévention de la pollution de la mer par les hydrocarbures, 1954:

Cette convention est en vigueur pour le Canada depuis le 26 juillet 1958.

On la retrouve dans les Statuts du Canada de 1956, ch. 34, de plus elle est annexée à cette loi et forme le 14e appendice des Statuts Revisés de 1952.

L'article 483(2) de la Loi sur la Marine Marchande de 1970 S.R.C., S-9 permet au Gouverneur en Conseil d'édicter des règlements pour mettre en vigueur cette dite convention.

Cette convention fut déposée à la Chambre des Communes le 22 février 1955.

Par le C.P. 1954 - 560 du 8 avril 1954, la signature est autorisée mais sujette à ratification, et par le C.P. 1956 - 1686 du 14 novembre 1956, l'acceptation de la convention est autorisée; cette acceptation eut lieu le 19 décembre 1956.

La loi mettant en vigueur cette convention pris naissance au Sénat sous le vocable: Bill H-7, Loi modifiant la Loi sur la Marine Marchande.

Quant au contrôle du Parlement ou du Sénat voyons ce qu'a dit l'Honorable sénateur Farris:

" ...à l'égard de cette convention, nous n'avons d'alternatives que de l'accepter ou de la rejeter, mais--- rien n'empêche le Canada de proroger des dispositions plus rigoureuses concernant le territoire sur lequel il a juridiction. " (16)

De plus, le Sénat a modifié le projet de loi qui lui avait été présenté; le sénateur Hugessen s'exprime ainsi:

" Nous avons donc modifié l'article 26 de façon à préciser que le Parlement du Canada approuve cette Convention internationale qui, je le répète, figure en appendice au projet de loi. " (17)

C'est ainsi que nous pouvons lire à l'article 483(1) de la Loi sur la Marine Marchande de 1970 S.R.C. S-9:

" La Convention Internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par des hydrocarbures, 1954 (ci-après appelée "la Convention"), est approuvée." (18)

Ce projet de loi, devant la Chambre des Communes, porte le No 349.

Il a suscité, lors de la deuxième lecture, certains commentaires dont celui de M. L. Langlois:

" Le problème (de la pollution) n'a pas encore pris des proportions alarmantes au Canada, mais mieux vaut prévenir que guérir. En conséquence le Gouvernement se propose de ratifier la convention. On propose le nouvel article 495(A) afin de permettre l'adoption de règlements tendant à donner suite à la convention et à appliquer également des mesures analogues de protection sur les eaux des Grands-Lacs auxquelles ne s'étend pas la Convention." (19)

(17) Débats du Sénat, 1956, 22 mai, p. 593

(18) C'est nous qui soulignons.

(19) Débats de la Chambre des Communes, 1956, 2 juillet, p. 5753 sq.

Cette convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, 1954 a été amendée en 1962, amendement accepté par le Canada.

Cet amendement de 1962 n'a pas été déposé à la Chambre des Communes.

Nous le retrouvons cependant dans les Statuts du Canada de 1964-65, ch. 39. Cette loi de 1964-65, ch. 39 pris naissance au Sénat et fut numérotée Bill S-7.

Nous rapportons la seule mention faite lors des débats du Sénat:

Honorable sénateur Bouffard -

" La seconde convention en cause (dans ce projet de loi) est celle qui a trait à la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures. Cette convention a été modifiée en 1961 et l'article 28 du présent bill s'y rapporte. Il impose l'obligation de déverser les hydrocarbures de rebut dans des citernes spéciales installées à bord du navire. Jusqu'ici le rejet à la mer d'hydrocarbures de rebut devait se limiter à une zone distante de 50 milles de la Côte, maintenant cela doit se faire à plus de 100 milles de la Côte en ce qui concerne le Canada. " (20)

Finalement, par le C.P. 1963 - 893 du 13 juin 1963, l'acceptation de cet amendement est autorisée.

2) La Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, 1960:

Cette convention est communément désignée sous le vocable de SOLAS 1960.

Pour étudier cette convention il est préférable de faire un rappel historique, un relevé chronologique des conventions pour la sauvegarde de la vie humaine en mer antérieures à 1960.

(20) Débats du Sénat, 12 mars 1964, p.145.

a) SOLAS 1929:

Cette convention fut déposée à la Chambre des Communes.

Nous retrouvons les dispositions de cette convention dans les Statuts du Canada de 1931, 21-22 George V, ch. 49.

Il est à remarquer que les termes employés pour la mise en vigueur sont exceptionnels en matière d'introduction des conventions maritimes dans notre ordre interne:

" Article 2: La convention, connue sous le nom de Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, signée à Londres le 31^{ème} jour de mai 1929 et énoncée à l'appendice 1 de la présente loi et la convention connue... sont par les présentes confirmées et sanctionnées et les dispositions des dites conventions ont force de loi. " (21)

Article 4(1): Le Gouverneur en Conseil peut établir les règlements qui peuvent être nécessaires pour mettre en vigueur les dispositions des dites conventions. Ces règlements doivent être conformes à tous égards aux exigences des dites conventions et ils ont la même vigueur et le même effet que s'ils étaient édictés dans la présente loi. "

Le titre même de la loi est significatif: Loi des conventions pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et sur les lignes de charge, 1931. (22)

Nous référant à la deuxième lecture du "Bill-96" lors des débats de la Chambre des Communes, nous pouvons lire:

(21) C'est nous qui soulignons.

(22) Voir Annexe VI de notre mémoire: Lois portant le titre de la convention introduite ou préambule référant expressément à la convention.

" L'Honorable M. Lapointe: Puis-je savoir du Ministre si cette convention internationale est ratifiée dans son intégralité ou si nous l'approuvons sous certaines réserves?

L'Honorable M. Duranleau: Il s'agit de la ratifier dans son entier.

M. Bennett: L'essentiel est de ratifier, comme l'a dit mon honorable ami M. Lapointe, et c'est ce que nous faisons. La ratification n'est qu'une formalité. Le Parlement approuve la convention afin que la ratification formelle puisse se faire ensuite...
... La chose importante en Droit International, c'est la ratification, laquelle est basée sur l'approbation donnée par le Parlement. " (23)

Et pour terminer:

" L'Honorable M. Duranleau: Le projet de loi a pour objet de ratifier deux conventions internationales. " (24)

b) SOLAS 1948:

Cette convention internationale fut déposée à la Chambre des Communes le 28 juin 1950.

Nous retrouvons cette convention dans les Statuts du Canada de 1950, ch. 26 intitulée: Loi modifiant la Loi de la Marine Marchande du Canada, 1934.

L'article 1 (29) défini "Convention de sécurité" comme étant SOLAS 1948.

L'article 25 donne au Gouverneur en Conseil un pouvoir réglementaire:

" Le Gouverneur en Conseil peut établir des règlements pour mettre en vigueur la convention internationale de 1948..."

Enfin, la convention internationale est portée en annexe (Annexe IV).

(23) Débats de la Chambre des Communes, 1931, p. 3000

(24) Id, p. 2628.

c) SOLAS 1960:

Cette convention internationale, signée le 17 juin 1960, ne fut pas déposée à la Chambre des Communes.

Par le C.P. 1950 - 738 du 31 mai 1960 la signature de cette convention est autorisée mais sujette à ratification. Par la suite on a déposé devant le Sénat un projet de loi (Bill S-7) visant à adopter les termes de cette convention internationale.

C'est ainsi que nous trouvons dans les Statuts du Canada de 1964-65, ch. 39, Loi modifiant la Loi sur la Marine Marchande du Canada, à l'article 1 (86) la désignation de la convention de sécurité comme étant celle de 1960.

De plus, à l'article 1 (87), à la définition de navires ressortissant à la convention de sécurité, on a ajouté "navires nucléaires" afin d'être conformes à la convention de 1960.

Aussi à l'article 9 de la Loi de 1964-65 on peut y lire que l'article 389 des S.R.C., 1952, ch. 29 est abrogé et remplacé par ce qui suit:

" Article 389: Sous réserve de la présente loi, le Gouverneur en Conseil peut édicter les règles qu'il estime nécessaires pour mettre en oeuvre les dispositions de la Convention de sécurité ainsi que les dispositions de la Convention sur les lignes de charge et pour y donner effet."

Ainsi que nous l'avons vu plus-haut "convention de sécurité" réfère à la convention de 1960.

L'article 39 de cette loi de 1964-65, ch. 39 stipule que l'annexe IV est abrogée. (Annexe reproduisant la convention de sécurité de 1948).

Fait à remarquer, cependant, on n'a pas annexé à la loi de 1964-65 le texte de cette convention de 1960.

Par le C.P. 1965 - 954 du 25 mai 1965 la ratification est autorisée.

Finalement par le DORS/65-222 de mai 1965, les articles 1, les articles 9 à 30 et l'article 39 de la loi 1964-65 ch. 39 sont proclamés en vigueur le 26 mai 1965, à l'égard des navires canadiens et des navires immatriculés dans les pays suivants: Algérie, Chine, Cuba, Danemark, Etats-Unis d'Amérique, Espagne, France, Ghana, Grèce, Haiti, Grande-Bretagne, Islande, Japon, Madagascar, Maroc, Norvège, Paraguay, Pérou, Pays-Bas, Tunisie, Viet-Nam, Yougoslavie.

Suivit plusieurs amendements mineurs à la Convention SOLAS 1960. Le Canada en accepte deux:

Celui du 30 novembre 1966; la date du dépôt de l'acceptation du Canada étant le 23 avril 1968.

Et celui du 25 octobre 1967; la date du dépôt de l'acceptation du Canada étant le 2 juin 1969.

Reportons-nous maintenant aux débats du Sénat où le Sénateur Bouffard prenant la parole déclara:

" Comme le Canada sera partie contractante à la Convention de 1960, on a proposé la revision de la Loi de la Marine Marchande du Canada, afin de la rendre conforme aux nouveaux articles ou aux nouveaux amendements de la convention. " (25)

Ainsi que:

" L'article 27 autorise le Gouverneur en Conseil à édicter des règlements mettant en vigueur les dispositions de la Convention de sécurité. Il semble que la Loi ne puisse édicter tous les Règlements; par conséquent, le Gouverneur en Conseil peut autoriser n'importe quel règlement pour donner suite aux dispositions de la Convention de Sécurité. " (26)

(25) Débats du Sénat, 12 mars 1964, p.141

(26) Id., p.145

Pour terminer, une mention que l'on retrouve dans les Débats de la Chambre des Communes précédait la première lecture de ce projet de loi (Bill S-7) et se lisait ainsi:

" Modifications permettant l'entrée en vigueur de la Convention internationale. "

Mention très significative du but projeté par le législateur!

3) Les Règles internationales pour prévenir les abordages en mer, 1960:

Cette convention fut précédée par deux autres conventions qui ont été mises en vigueur par le Canada:

a) Règlement international pour prévenir les abordages en mer, 1929:

A l'Annexe 11 de l'Appendice IV de la Loi sur la Marine Marchande de 1934, ch. 44, nous pouvons lire:

"Règlement international pour prévenir les abordages en mer"

Ce règlement international faisait partie intégrante de la convention SOLAS 1929.

Par conséquent le texte du Règlement fut introduit dans notre ordre interne par l'adoption de la convention SOLAS 1929.

Mais il fallut attendre jusqu'en 1948 pour qu'il soit en vigueur.

En vertu de l'article 637 de la loi de 1934, ch. 44, le Gouverneur en Conseil peut édicter des règlements pour mettre en vigueur le Règlement international pour prévenir les abordages en mer, il édicta donc un règlement pour mettre en vigueur ce Règlement international:

" Il plaît à son Excellence le Gouverneur en Conseil de décréter ce qui suit:

1. Est par les Présentes abrogés:
"le Règlement pour prévenir les abordages et concernant les signaux de détresse" généralement connu sous le nom de Règles de route internationales. Règlement édicté par le décret C.P. 259 du 9 février 1897, dans sa forme modifiée.
2. Sont par les Présentes établies et édictées, en remplacement du Règlement abrogé par le présent décret, les Règles de routes internationales ci-jointe. " (27)

b) Règlement international pour prévenir les abordages en mer, 1948:

En 1948, il y eut une revision internationale à Londres de ce Règlement international et le Canada déposa son acceptation le 15 juillet 1949.

Le texte de ce Règlement international n'est pas annexé à Loi sur la Marine Marchande, 1952 R.S.C. ch. 29, et ne fait pas partie intégrante de la convention SOLAS 1948.

Le Gouverneur en Conseil, en vertu de l'article 637 de la loi de 1934, ch. 44, édicta un règlement par le C.P. 1953 - 1287 qui révoquait les Règles de routes internationales du 8 avril 1948.

Ce règlement édicté par le Gouverneur en Conseil reproduisait le "Règlement international pour prévenir les abordages, 1948" et il fut en vigueur pour le Canada le 1er janvier 1954. (28)

c) Règlement international pour prévenir les abordages en mer, 1960:

Finalement, il y eut en 1960, dans le cadre de la convention SOLAS 1960, l'adoption par les pays participants de nouveaux "Règlements internationaux pour prévenir les collisions."

(27) Règles de routes internationales, 1949 DORS Cod. 111, 2598

(28) Règles pour prévenir les abordages en mer, DORS/53-354, (1953)
87 G.C. 11, 915, (No 16, 26-4-53)

Cette convention ne fut pas déposée à la Chambre des Communes.

L'acceptation du Canada est datée du 25 novembre 1963.

Suivant le C.P. 1963 - 85 du 22 janvier 1963, nous pouvons y lire:

" That the revised Collisions Regulations have been under study in the Department of Transport and the Minister of Transport is satisfied that they represent an improvement on the existing Collision Regulation (1953-1287), that they contain no undesirable features; and he is to be implemented by means of an order of the Governor in Council under section 645 of the Canada Shipping Act...

" Canada accepts the International Regulation for preventing collision at sea prepared and approved by the international conference on Safety of life at sea, 1960."

Cependant ces règlements internationaux ne faisaient pas partie intégrante de SOLAS 1960, tout comme les Règlements internationaux de 1948 n'avaient pas fait partie intégrante de SOLAS 1948; ils constituaient donc une convention indépendante, ouverte à la signature, ratification ou adhésion.

Ils ont été étudiés en même temps que la convention SOLAS 1960, mais un pays acceptant la convention SOLAS n'était pas obligé d'accepter ces Règlements internationaux.

Cependant, il peut paraître curieux, à première vue que le Canada ait accepté ces dits règlements sans que le Parlement en approuve les termes ou dépose un projet de loi pour en introduire les termes dans l'ordre interne comme il avait été le cas pour SOLAS 1960.

Mais comme nous avons pu le constater, ces Règlements internationaux sont mis en vigueur, modifiés ou abrogés par le Gouverneur en Conseil en vertu du pouvoir réglementaire qui lui a été conféré par le Parlement à l'article 645 de la Loi sur la Marine Marchande, 1952 S.R.C. ch. 29, c'est pourquoi l'Exécutif n'a pas demandé l'approbation du Parlement.

Subséquentement, le Gouverneur en Conseil, par règlement, révoqua le "Règlement international pour prévenir les abordages" du C.P. 1953 - 1287 et édicta un règlement dont l'Annexe A, intitulée

"Règles internationales pour
prévenir les abordages en mer, 1960"

introduit

les termes mêmes de la convention dans l'ordre interne. (29)

Ces Règles internationales sont en vigueur pour le Canada depuis le 1er septembre 1965.

4) La Convention internationale sur les lignes
de charge, 1966:

Cette convention de 1966 fut précédée de celle de 1930.

a) La Convention internationale sur les
lignes de charge, 1930:

Cette convention ne fut pas déposée à la Chambre des Communes.

Par le C.P. 903 du 5 juillet 1930, la signature est autorisée, sujette cependant à la ratification.

Nous retrouvons dans les Statuts du Canada de 1931, 21-22 Geo. V ch. 49, une disposition (article 4(1)) qui donne au Gouverneur en Conseil le pouvoir d'édicter des règlements pour mettre en oeuvre la convention, ainsi

(29) Règles sur les abordages, DORS/65-395 (1965) 99 G.C. 11, 1397
(No 17, 8-9-65)

que le texte même de la convention figurant en Annexe de la loi.

Cette même loi visait aussi la convention SOLAS 1929.

Par le C.P. 2138 du 14 octobre 1934, l'acceptation est autorisée.

Cette loi de 1931 subit une légère modification en 1936 par le Statut du Canada 1-Ed. VIII, ch. 23, articles 14 et 15.

Le Gouverneur en Conseil édicta des règlements pour mettre en vigueur la convention internationale sur les lignes de charge, 1930, tel le C.P. 3094 du 18 décembre 1937 intitulé: "Règles générales sur les lignes de charge".

Ce dit règlement fut révoqué et remplacé par le C.P. 63 du 18 janvier 1949: "Règles concernant les lignes de charge pour les navires effectuant des voyages internationaux et des voyages sur les littoraux du Canada."

(le titre abrégé étant "Règles générales sur les lignes de charge"). (30)

Il subit le même sort, révoqué et remplacé par le C.P. 1954 - 1929 du 8 décembre 1954 (DORS/54-677) intitulé: "Règles générales sur les lignes de charge" (31); et finalement ces "Règles générales sur les lignes de charge" furent abrogées et remplacées par le DORS/73-290 du 27 juin 1973. (32)

(30) Règles générales sur les lignes de charge, 1949 DORS Cod. 1 2882.

(31) Règles générales sur les lignes de charge, 1955 DORS Cod. 1 562.

(32) Règles générales sur les lignes de charge, DORS/73-290 (1973) 107 G.C. 11, 1276, (No 12, 27-6-73)

Quant au rôle du Parlement:

" L'Honorable Alfred Duranleau propose la 2ième lecture du projet de loi (Bill 96) concernant la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (1929), signée à Londres le 31 mai 1929 et la convention internationale sur les lignes de charge, signée à Londres le 5 juillet 1930. "

" L'Honorable M. Lapointe: Puis-je savoir du Ministre si cette convention internationale est ratifiée dans son intégralité ou si nous l'approuvons sous certaines réserves?"

" L'Honorable A. Duranleau: Il s'agit de la ratifier dans son entier. " (33)

b) La Convention internationale sur les lignes de charge, 1966:

Cette convention ne fut pas déposée à la Chambre des Communes.

Par le C.P. 1966 - 529 du 23 mars 1966, la signature est autorisée, sujette à ratification.

Cette convention vise les "nouveaux navires", c'est-à-dire ceux construits après 1966, par conséquent la convention internationale de 1930 telle qu'introduite dans notre ordre interne par le DORS/73-290 du 27 juin 1973 continue de s'appliquer aux navires construits avant 1966.

Cette convention se retrouve dans les Statuts de 1968-69 ch. 53: Loi modifiant la loi sur la Marine Marchande.

L'article 436 des Statuts Refondus de 1970, S-9 Loi sur la Marine Marchande (art. 16 de la Loi de 1968-69 ch. 53) renferme un pouvoir de réglementation concernant les nouveaux navires.

(33) Débats de la Chambre des Communes, 1931, p. 2993.

Par le C.P. 1969 - 2320, l'acceptation est autorisée et le texte de la convention fut déposé le 14 janvier 1970.

Ce texte n'est pas porté en annexe de la loi introductrice comme ce fut le cas pour SOLAS 1960.

Le Gouverneur en Conseil, en vertu de l'article 436 des S.R.C. de 1970, S-9, édicta un règlement intitulé: "Règlement sur les lignes de charge, (navires de mer)."(34)

Ce règlement introduit dans l'ordre interne les termes mêmes de la convention.

Il fut mis en vigueur par le TR/73-26 du 25 avril 1973 (p. 984), rétroagissant la date effective de mise en vigueur au 14 avril 1973.

Quant au rôle du Parlement:

Cette convention fit l'objet d'un article compris dans un projet de loi qui a pris naissance au Sénat, (Bill S-23).

Nous pouvons lire dans les Débats du Sénat, lors de la deuxième lecture:

" Afin de pouvoir donner effet aux dispositions de la convention internationale sur les lignes de charge de 1966, certaines modifications qui mettent les dispositions de la Loi en accord avec cette Convention... (35)

" Ce bill traite de la convention de 1966 sur les lignes de charge et modifie la Loi actuelle pour l'aligner sur la nouvelle convention.

(34) Règlement sur les lignes de charge, (navires de mer), DORS/73-176, (1973) 107 G.C. 11, 808, (No 7, 11-4-73)

(35) Débats du Sénat, 1968-69, p. 829 (Honorable L. Langlois)

La loi actuelle contient des dispositions destinées à appliquer la convention de 1930 sur les lignes de charge et les changements ne concernent que des des points mineurs et d'ordre technique. " (36)

A la Chambre des Communes, les propos furent très laconiques:

" Afin de mettre en oeuvre la convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, des modifications ont été apportées à la Loi, afin de la rendre conforme à la convention. " (37)

5) Convention # 68: convention concernant l'alimentation et le service de table à bord des navires, 1946:

Au plan international, cette convention est en vigueur depuis le 24 mars 1957.

On retrouve dans les Statuts du Canada de 1948, 11-12 Geo. VI ch. 35 (Loi modifiant la loi sur la Marine Marchande du Canada, 1934), l'article 21 qui donne au Gouverneur en Conseil le pouvoir de faire des règlements pour mettre cette convention en vigueur au plan national.

Cet article 21 crée l'article 228 (A) de la loi de 1934 ch. 44, devenu l'article 235 par la Refonte des Statuts en 1952, ch. 29 et finalement l'article 232 des Statuts Refondus du Canada 1970 S-9.

Par l'article 54 de cette même loi de 1948, la convention # 68 est annexée à la loi introductrice formant ainsi le 13ième Appendice de la Loi sur la Marine Marchande de 1934 ch. 44.

(36) Débats du Sénat, 1968-69, p. 846 (Honorable L. Langlois)

(37) Débats de la Chambre des Communes, 15 avril 1969, p.7566
(Honorable J. Richardson)

Le C.P. 686 du 13 février 1951 autorisa l'acceptation de cette convention:

" That pursuant to section 228 (A) of the Canada Shipping Act 1934, as amended by chapter 35 of the Statutes of 1948, regulations by which Canada may put into effect the provisions of the said conventions have been made following orders in council: P.C. 1480, 1481, 1482, 1483 (5 may 1950)... "

Elle fut donc ratifiée le 19 mars 1951 et en vigueur pour le Canada le 24 mars 1957.

Le Gouverneur en Conseil édicta des règlements conformément à l'article 228 (A) de la Loi sur la Marine Marchande telle que modifiée par la loi de 1948, ch. 35 article 21.

Le premier règlement fut le : Règlement d'application de la convention sur l'alimentation et le service de table (équipages de navire), 1946, édicté par le C.P. 1482 du 5 mai 1950. (38)

En 1957, le DORS/57-68, C.P. 1957 - 284 du 28 février 1957, révoque le C.P. 1482 du 5 mai 1950 et met en vigueur la convention # 68. (39)

Nous verrons dans une partie ultérieure que le DORS/57-68 reprend les termes mêmes du C.P. 1482 du 5 mai 1950.

(38) Nous avons retrouvé ce règlement aux Archives Publiques au C.P. 1482 du 5 mai 1950 car il n'a pas été publié dans la Partie 11 de la Gazette Officielle du Canada.

(39) Règlements sur l'alimentation et le service de table des équipages de navire, DORS/57-68 (1957) 91 G.C. 11, 220 (No 5, 13-3-57)

6) Convention # 69: convention concernant le diplôme de capacité professionnelle des cuisiniers de navire, 1946:

Cette convention est en vigueur au plan international depuis le 22 avril 1953.

On retrouve dans les Statuts du Canada de 1948, 11-12 Geo. VI ch. 35, l'article 21 qui donne au Gouverneur en Conseil le pouvoir de faire des règlements pour mettre cette convention en vigueur au plan national.

Cet article 21 crée l'article 228 (A) de la loi de 1934 ch. 44. (40)

De plus, les articles 232-233 de la Loi sur la Marine Marchande telle que refondue en 1952 au ch. 29 (art. 229-230, 1970 S.R.C. S-9) concernent directement les cuisiniers à bord des navires au long cours, leurs examens d'admission, compétence, etc.

Cette convention est annexée à la loi introductrice de 1948, en vertu de l'article 54 de cette loi de 1948 ch. 35.

Le C.P. 686 du 13 février 1951 autorisa l'acceptation de cette convention # 69.

Elle fut donc ratifiée le 19 mars 1951 et en vigueur pour le Canada dès le 22 avril 1953.

Le Gouverneur en Conseil édicta des règlements pour mettre en vigueur cette convention conformément à l'article 228 (A) de la Loi sur la Marine Marchande telle que modifiée par la loi de 1948 ch. 35.

Le premier règlement fut le : Règlement sur les diplômes de capacité professionnelle des cuisiniers de navires, édicté par le C.P. 1483 du 5 mai 1950. (41)

(40) Article 235, 1952 S.R.C. ch. 29
Article 232, 1970 S.R.C. S-9

(41) Nous avons trouvé ce règlement aux Archives Publiques car il ne fut pas publié dans la Gazette Officielle, Partie 11.

Ensuite, le C.P. 1953 -775 révoque et remplace le C.P. 1483 du 5 mai 1950.

Ce règlement met en vigueur la convention # 69. (42)

Finalement, le C.P. 1953 -775 fut révoqué par le DORS/64-459 (43) qui apporte certaines modifications aux règlements mettant en vigueur la convention # 69; nous aurons l'opportunité d'étudier ces règlements dans une partie ultérieure.

7) Convention # 73: convention concernant l'examen médical des gens de mer, 1946:

Cette convention est en vigueur depuis le 17 août 1955 au plan international.

L'article 21 de la loi de 1948 ch. 35 permet au Gouverneur en Conseil de faire des règlements pour donner force de loi à cette convention # 73. (44)

De plus, cette convention est annexée à la loi de 1948.

Le C.P. 686 du 13 février 1951 autorisa l'acceptation de cette convention.

Elle fut ratifiée le 19 mars 1951 et en vigueur pour le Canada le 17 août 1955.

Ainsi, suivant l'article 21, le Gouverneur en Conseil édicta le "Règlement concernant l'examen médical des gens de mer" par le C.P. 1480 du 8 mai 1950. (45)

(42) Règlement sur le diplôme de capacité professionnelle des cuisiniers de navire, 1955 DORS Cod., 1, 267

(43) Règlement sur le diplôme de capacité professionnelle des cuisiniers de navire, Partie I et II, DORS/64-459 (1964)
98 G.C. 11, 1341 (No 22, 25-11-64)

(44) Article 228 (A) créé par la loi de 1948 ch. 35,
Article 235, 1952 S.R.C. ch. 29,
Article 232, 1970 S.R.C. S-9.

(45) Ce règlement n'a pas été publié dans la Partie 11 de la Gazette Officielle.

Le 5 mai 1955, le DORS/55-173 (46) révoque le C.P. 1480 du 8 mai 1950 et met en vigueur les termes de la convention.

Nous verrons plus loin que le DORS/55-173 et le C.P. 1480 du 8 mai 1950 contiennent des termes similaires.

8) Convention # 74: Convention concernant les certificats de capacité de matelots qualifiés, 1946:

Cette convention prit effet internationalement le 14 juillet 1951.

En référant aux Statuts du Canada de 1948, ch. 35 nous constatons que l'article 21 donne le pouvoir au Gouverneur en Conseil d'édicter des règlements pour mettre en vigueur la convention.

De plus, cette convention est annexée à la loi introductrice.

Par le C.P. 686 du 13 février 1951, l'autorisation a été donnée pour accepter la convention.

Elle fut ratifiée le 19 mars 1951 et en vigueur le 19 mars 1952.

Le Gouverneur en Conseil fit des règlements relativement aux termes de cette convention, à savoir:

Le C.P. 1481 du 5 mai 1950 reprend les termes mêmes de la convention # 74, mais comme nous avons noté au sujet des C.P. 1480, 1482 et 1483 du 5 et du 8 mai 1950, ils ne furent pas publiés dans la Gazette Officielle du Canada, Partie 11.

Le C.P. 3843 du 21 août 1952 (47) a révoqué et remplacé le C.P. 1481 du 5 mai 1950.

(46) Règlement concernant l'examen médical des gens de mer, DORS/55-173 (1955) 89 G.C. 11, 1447 (No 10, 25-5-55).

(47) Règlement sur le certificat de capacité de matelots qualifiés, DORS/52-377 (1952) 86 G.C. 11, 922 (No 17, 10-9-52)

Comme nous verrons dans une partie ultérieure, ce règlement reprend les termes mêmes du C.P. 1481 du 5 mai 1950 et par conséquent les termes mêmes de la convention.

Finalement, le DORS/65-231 (48): Règlement concernant les certificats d'aptitude de matelots qualifiés, révoque le C.P. 3843 du 21 août 1952 et apporte certaines modifications à l'application de la convention # 74.

Quant au rôle du Parlement, ces quatre conventions furent déposées à la Chambre des Communes le 28 février 1947.

Ces quatre conventions furent étudiées à prime abord au Sénat dans le cadre du projet de loi E-5: Loi modifiant la Loi sur la Marine Marchande.

L'article 35 du projet de loi référerait expressément à ces quatre conventions.

Lors de la deuxième lecture au Sénat, l'Honorable L. Chevrier exposa que:

" L'Annexe, qui traite des Conventions Internationales du Travail, renferme un exposé de quatre conventions que le gouvernement se propose de ratifier et de mettre en vigueur au moyen de règlements édictés par le Gouverneur en Conseil. " (49)

Subséquentement, un projet de loi fut déposé devant la Chambre des Communes ayant pour objet de mettre en vigueur ces quatre conventions de l'Organisation Internationale du Travail (Bill 300):

(48) Règlement sur le certificat de capacité de matelots qualifiés, DORS/65-231 (1965) 99 G.C. 11, 831 (No 12, 3-6-65)

(49) Débats du Sénat, 16 mars 1948, p. 260.

" L'Honorable L. Chevrier: La dernière partie du Bill traite des Conventions Internationales du Travail. A l'Annexe, on en trouve 4 que le gouvernement se propose de ratifier et de mettre en vigueur par règlements du Gouverneur en Conseil. " (50)

Et poursuivant:

" Je puis seulement lui signaler que le Canada a souscrit aux termes de la convention que nous voulons au moyen de ce projet de loi, faire approuver par le Parlement. " (51)

Aussi, nous avons vu sous le titre 6): Convention 69, qu'en plus des règlements édictés par le Gouverneur en Conseil pour mettre en vigueur cette convention il y avait deux dispositions statutaires, à savoir, les articles 232-233 des S.R.C. de 1952 ch. 29 régissant les examens d'admissions, les qualifications, compétence des cuisiniers sur les navires au long cours.

Référons-nous à ce qu'a dit l'Honorable L. Chevrier à cet égard dans les débats de la Chambre des Communes:

" Une convention proposée par l'O.I.T. et visant le diplôme de capacité professionnelle des cuisiniers de navire est censée entrer en vigueur après que d'autres nations l'auront ratifiée. Par conséquent, nous avons cru bon d'adopter une mesure distincte, afin que nous puissions sans retard exiger que les navires canadiens aient à leur bord des cuisiniers brevetés. (52)

(50) Débats de la Chambre des Communes, 1948, p. 4099

(51) Débats de la Chambre des Communes, 1948, p. 4212

(52) id. p. 4099

Il résulte de l'étude de cette deuxième partie que les termes de treize conventions maritimes furent introduits dans l'ordre interne par législation déléguée; c'est-à-dire qu'un article de loi, adoptant la convention, confère au Gouverneur en Conseil le pouvoir d'introduire par règlements les termes de la Convention. (53)

Le fait qu'il y ait huit conventions introduites par législation directe et treize par législation déléguée confirme bien l'affirmation que nous faisons au début du paragraphe B , à savoir que les matières d'ordre purement techniques étaient reléguées au pouvoir réglementaire.

Ainsi les quatre conventions conclues sous l'égide de l'Organisation Maritime Consultative Intergouvernementale (O.M.C.I.): Pollution 1954, SOLAS 1960, Abordages 1960 et Lignes de charge 1966, conventions techniques à un très haut niveau, furent mises en vigueur par des règlements émanant du Gouverneur en Conseil.

De plus, nous constatons qu'il y a un certain décalage de temps entre l'adoption d'une loi par le Parlement et sa mise en vigueur par le Gouverneur-Général dans le cas de législation directe.

Ce même décalage se retrouve dans le cas de mise en vigueur des termes de la convention par le Gouverneur en Conseil lorsque nous sommes en présence d'une législation déléguée.

Ce décalage s'échelonne entre deux et dix-sept ans, nous en donnons deux exemples vus auparavant: la convention # 8 (deux ans) et les règlements sur les abordages, 1948, mettant en vigueur le règlement international pour prévenir les collisions, 1929 (dix-sept ans). (54)

(53) Voir l'Annexe V de notre mémoire

(54) Pour un tableau des conventions de l'O.I.T., Annexe LX de notre mémoire.

Quant au rôle du législateur, nous avons vu dans ce premier chapitre que deux options s'offrent à lui pour l'introduction des conventions maritimes dans l'ordre interne.

Son rôle sera plus ou moins prononcé selon que la convention à être introduite dans l'ordre interne fait l'objet d'une loi incorporant seulement la convention ou fait partie d'un ensemble de dispositions diverses amendant la Loi sur la Marine Marchande.

A maintes reprises, dans cette deuxième situation où la convention faisait partie d'un ensemble de dispositions diverses, les dispositions législatives mettant en vigueur les termes de la convention furent adoptées sans un long et passionné débat.

Cependant, nous reconnaissons que le législateur a un rôle très actif à jouer lors de l'introduction de ces conventions maritimes dans notre ordre interne.

Ce rôle doit être pris au sérieux car suivant l'action législative du législateur, les sujets canadiens seront obligés de se conformer à des dispositions plus ou moins sévères; de plus, le législateur aura à décider si la convention adoptée devrait être introduite par le Gouverneur en Conseil, ou par les dispositions même de la loi.

Autant de situations où le législateur doit prendre position et qui soulignent l'intérêt qu'il y a de renseigner et de sensibiliser les membres du Parlement aux réalités de la vie maritime internationale.

11 - Le degré d'introduction des conventions multilatérales maritimes dans l'ordre interne canadien:

A - Conventions maritimes signées et ratifiées par l'Exécutif canadien:

- 1) Lorsque la convention est annexée au texte introductif:
a) Législation directe mettant en vigueur la convention telle que portée en annexe de la loi introductrice:

"Introduites par législation directe" c'est-à-dire que les termes mêmes de la convention ou des termes similaires se retrouvent dans la loi introductrice.

Mais le fait que la convention soit reproduite en annexe de la loi introductrice ne lui confère pas force de loi pour autant:

" L'article 30 du projet de loi (Pollution 1956) qui incorpore la convention comme 14 ième Appendice ne signifie pas grand chose en lui-même. Il ne fait qu'identifier la convention, mais ne lui confère aucune force, ni aucun effet. " (1)

Il faut donc retrouver dans le texte législatif une disposition expresse qui donne force de loi à la convention telle que portée en annexe de la loi, ce qui est très exceptionnel pour les conventions sous étude, ou retrouver des dispositions législatives reprennant explicitement les termes de la convention.

Au sujet des conventions portées en annexe de la loi introductrice, nous voudrions faire remarquer que les quatre conventions de l'O.I.T. introduites par la loi de 1924 c. 12 sont reproduites en annexe de cette loi de 1924,

(1) Débats du Sénat, 15 mars 1956, p. 338 (Honorable M. Farris)
C'est nous qui soulignons.

de la loi de 1934 ch. 44, des Statuts Refondus de 1952 ch. 29;

que la convention 22 de l'O.I.T. est reproduite en annexe de la loi de 1934 ch. 44, des S.R.C. 1952 ch. 29;

que les 4 conventions de l'O.I.T. introduites par la loi de 1948 ch. 35 sont reproduites en annexe de cette loi de 1948 et des S.R.C. de 1952 ch. 29;

que la convention sur les lignes de charge, 1930 est reproduite en annexe de la loi introductrice de 1931 ch. 49, de la loi de 1934 ch. 44 et des S.R.C. de 1952 ch. 29;

que la convention internationale pour la prévention de la pollution de la mer par les hydrocarbures, 1954 est reproduite en annexe de la loi introductrice de 1956 ch. 34, et comme 14ième annexe au chapitre 29 des S.R.C. de 1952, (2)

Cependant, il peut paraître curieux de constater que ces conventions n'apparaissent pas dans l'Appendice des Statuts Refondus de 1970 S-9.

Alors, nous référant au Volume: "Appendice" des S.R.C. de 1970 à la page 6 nous pouvons lire: Statuts Refondus du Canada, 1952, ch. 29 : ch. S-9 et à la mention "appendice" nous remarquons l'abréviation: NR, c'est-à-dire "non refondu, non abrogé".

Alors pourquoi ces dites conventions, si elles sont encore en vigueur en 1970, ne réapparaissent pas dans les Statuts Refondus de 1970?

Il semblerait qu'il y a eu lacune. (3)

(2) Voir Annexe lll de notre mémoire: conventions portées en annexe de la loi.

(3) Interview de A. Ross, Haut-fonctionnaire au Bureau des Textes Règlementaires du Conseil Privé, août 1973; selon M. Ross, on aurait dû les inclure dans les Statuts Refondus de 1970, comme annexes.
Voir Annexe lll - B de notre mémoire.

i) Convention # 7: convention fixant l'âge minimum d'admission des enfants au travail maritime, 1920:

Cette convention fut modifiée par la convention # 58 (1936)

Nous verrons donc cette convention fixant l'âge minimum d'admission des enfants au travail maritime telle qu'amendée.

Cette convention # 7 ainsi que la convention révisée en 1936 se trouvent à l'article 272 de la Loi sur la Marine Marchande, 1970 S.R.C. S-9.

L'article 272 (1) répète l'article 2 de la convention # 58, à savoir que les enfants de moins de 15 ans ne peuvent être employés au travail à bord des navires, sauf exceptions.

L'article 272 (2) reprend l'article 2 de la convention # 7.

L'article 272 (9) reproduit l'article 4 de la convention # 7, mais cet article 272 (9) prévoit une liste des adolescents à bord de moins de 18 ans, alors que la convention l'exige pour les adolescents de moins de 16 ans.

La définition de "navire" dans la Loi sur la Marine Marchande comprend les bâtiments de toutes sortes employés à la navigation et non mus par des rames.

Cette définition se rapproche de celle donnée à l'article 1 de la convention # 7: le terme "navire" doit être entendu de tous les bateaux, navires ou bâtiments, quels qu'ils soient, de propriété publique ou privée, effectuant une navigation maritime, à l'exclusion des navires de guerre.

De plus, l'article 272 (10) crée une infraction pour quiconque contrevient à cet article 272:

" Quiconque contrevient au présent article est coupable d'une infraction et passible d'une amende d'au

plus cent dollars ou d'un emprisonnement d'au plus trois mois, ou à la fois de l'amende et de l'emprisonnement."

Finalement, il y a l'article 273 qui est d'ordre général. Cet article s'applique à la Partie III de la Loi sur la Marine Marchande: "Marins" (partie qui concerne l'application des conventions # 7, 8, 15 et 16) et crée aussi une infraction:

" Le capitaine d'un navire qui tente de faire sortir le navire d'un port du Canada, sans avoir préalablement observer toutes les prescriptions de la présente partie, est, pour chaque infraction, passible d'une amende de deux cent dollars au maximum. " (4)

ii) Convention # 8: convention concernant l'indemnité de chômage en cas de perte par naufrage, 1920:

Cette convention se retrouve aux articles 200, 207 sq. de la Loi sur la Marine Marchande, 1970 S.R.C. S-9.

L'article 200 (4): définition de marins, reprend la même définition que celle donnée par l'article 1 de la convention.

Quant à la définition de navires, les deux textes se ressemblent comme nous avons vu pour la convention # 7.

L'article 200 (2) (navire perdu ou ayant sombré) répète l'article 2 de la convention.

Les articles 207 et suivant intitulés: "mode de recouvrement des gages", visent les marins en général et reprennent l'idée même de l'article 3 de la convention.

Cependant, à l'article 200 (3), la Loi sur la Marine Marchande permet une défense au propriétaire de

(4) C'est nous qui soulignons.

navire, ce qui n'est pas prévu dans la convention:

" Un marin n'a pas le droit de recevoir des gages en vertu du présent article si le propriétaire prouve que le chômage n'a pas résulté de la perte ou de l'engloutissement du navire et il n'a pas le droit de recevoir des gages en vertu du présent article pour un jour quelconque si le propriétaire prouve que le marin pouvait obtenir un emploi convenable ce jour-là. "

iii) Convention # 15: convention fixant l'âge minimum d'admission des gens au travail en qualité de soutiers ou chauffeurs, 1921:

Cette convention se retrouve aussi à l'article 272 des Statuts Refondus de 1970 S-9.

La définition de "navire" ressemble à celle donnée par la convention en son article 1, ainsi qu'aux conventions # 7 et 8.

L'article 272 (3) reprend l'article 2 de la convention à l'effet que les jeunes gens de moins de 18 ans ne peuvent être employés au travail à bord des navires en qualité de soutiers ou chauffeurs.

L'article 272 (3)a répète l'article 3(a) de la convention;

l'article 272 (3)b répète l'article 3(b) de la convention.

Il faut cependant observer un fait très inattendu à savoir que l'article 3(c) de la convention, concernant une exception à l'application de la convention, est absent de l'article 272 (3) des Statuts Refondus de 1970 S-9; cet article 3(c) apparaît dans le chapitre 44 de la loi de 1934 à l'article 279)3(c) et dans le chapitre 29 des Statuts

Refondus de 1952 à l'article 287)3(c).

Néanmoins, cet article 3(c) s'applique encore parce que dans le Volume "Appendice" des S.R.C. 1970, sous l'article 287)3(c) des S.R.C. 1952 ch. 29, nous pouvons lire NR: "Non abrogé, non refondu", donc il est toujours en vigueur. (5)

L'article 272 (4) reprend l'article 4 de la convention.

L'article 272 (9) reprend l'article 5 de la convention.

Comme nous l'avons vu pour la convention # 7, une violation de ces dispositions constitue une infraction (article 272 (10)) et l'article 273, article d'ordre général, créant une infraction, s'applique aussi.

Une autre particularité qui émane du texte législatif se retrouve à l'article 272 (2): " le présent article ne s'applique pas à un bâtiment sur lequel seul les membres d'une même famille sont employés. " Cet article fut introduit pour être en accord avec la convention # 7, mais nous constatons qu'il s'applique à l'article 272 (3) et par conséquent affecte la disposition visant l'emploi des soutiers et chauffeurs.

Cette non-application de la convention lorsque les soutiers ou chauffeurs sont employés sur un bâtiment familial n'est pas prévue dans la convention # 15.

(5) Selon l'explication donnée par M. A. Ross, Haut-fonctionnaire au Bureau des Textes Règlementaires du Conseil Privé, le Comité qui s'occupe de la refonte des Statuts fédéraux aurait dû laisser cet article 3(c) de la convention # 15 à l'article 273 (3) de la Loi sur la Marine Marchande, 1970 S.R.C. S-9.

iv) Convention # 16: convention concernant l'examen médical obligatoire des enfants et des jeunes gens employés à bord des bateaux, 1921:

Cette convention fut incorporée dans notre Loi sur la Marine Marchande S.R.C. 1970 à l'article 272.

Encore une fois la définition de navires se ressemble comme nous avons pu le constater aux conventions # 7, 8 et 15.

L'article 272 (2) et (6) reprend l'article 2 de la convention, obligation de présenter un certificat médical sauf exception.

L'article 272 (8) répète l'article 3 de la convention, durée du certificat.

L'article 272 (7) répète l'article 4 de la convention, exemption de passer un examen médical pour un laps de temps très court.

Finalement, l'article 272 (10) crée une infraction pour quiconque contrevient au présent article.

Et l'article 273 crée une infraction pour le propriétaire de navire qui quitte le port sans avoir suivi les dispositions de la présente partie.

v) Convention # 22: convention concernant le contrat d'engagement des marins, 1926:

Cette convention fut introduite dans la Loi sur la Marine Marchande 1970 S.R.C. S-9, aux articles 165 et suivant. (6)

L'article 165 reprend certains termes de la convention (article 1) mais la loi canadienne est plus sévère en ce sens que les dispositions concernant le contrat d'engagement des navires s'appliquent aux navires effectuant des voyages de cabotage et des voyages internationaux d'une jauge supérieure à 50 tonneaux, alors que l'article 1 de la convention

(6) Article 163, 1934, ch. 44
Article 168, 1952 S.R.C. ch. 29

visent les navires ayant une jauge supérieure à 100 tonneaux.

Les définitions de "navires", de "marins", de "capitaines" et de "navires affectés au Home Trade" contenues dans la Loi sur la Marine Marchande coïncident avec celle données dans la convention à l'article 2.

L'article 168 (b) reprend l'article 3 (1) et (4) de la convention,

l'article 167 (3), l'article 3 (5);

l'article 167 (1), l'article 3 (2), et (3);

l'article 167 (3), l'article 4;

l'article 183, l'article 5, la certification du congédiement;

l'article 168 (2), l'article 6 (1), durée du contrat;

l'article 167 (2), l'article 6 (2), droits et obligations des parties;

l'article 167 (2), l'article 6 (3), les mentions contenues dans le contrat d'engagement;

l'article 167 (3) de la loi reprend l'article 6 (3)2 de la convention, mentions du contrat;

l'article 167 (2)a, l'article 6 (3)3, mentions du contrat;

l'article 167 (2)c, l'article 6 (3)4, mentions du contrat;

l'article 167 (2)b, l'article 6 (3)5, mentions du contrat;

l'article 167 (2)e, l'article 6 (3)6, mentions du contrat;

l'article 167 (2)d, l'article 6 (3)7, mentions du contrat;

l'article 167 (2)g, l'article 6 (3)8, mentions du contrat;

l'article 167 (2)f, l'article 6 (3)9, mentions du contrat;

l'article 167 (2)h de la loi reprend l'article 6 (3)10 de la convention, mentions du contrat;

l'article 167 (2)i et j, l'article 6 (3)12, mentions du contrat;

l'article 178, l'article 7, contrat transcrit sur le rôle d'équipages;

l'article 206, l'article 10(a), résolution du contrat d'engagement;

l'article 182, 215, 247(2), l'article 10(d) de la convention, toute autre cause de résolution stipulée par la législation nationale;

l'article 182, l'article 11, congédiement du marin.

L'article 188 prévoit la rétrogradation du marin, alors que la convention en son article 13 prévoit l'avancement du marin au poste de commandement du navire ou d'officier.

L'article 183-184, l'article 14, certificat de congédiement ainsi qu'un rapport sur la moralité;

l'article 15 de la convention fut respecté par le Parlement canadien, à savoir que la législation nationale doit prévoir les mesures propres à assurer l'observation des dispositions de la présente convention.

Le Parlement a adopté les dispositions de la convention et a de plus créé certaines infractions pour contraventions à ces dites dispositions, ainsi:

- l'article 165 (2) crée une infraction pour le capitaine s'il omet de passer un contrat d'engagement avec un marin suivant l'article 165 (2), et est passible d'une amende de vingt dollars;

- l'article 175 (4) crée une infraction pour le capitaine lorsqu'il omet de remettre son contrat d'engagement de l'équipage à l'enrôleur, et est passible d'une amende de vingt-cinq dollars;

- l'article 182 (3) crée aussi une infraction lorsque le capitaine congédie le marin en l'absence de l'enrôleur, et est passible d'une amende de cinquante dollars au maximum.

Finalement, l'article 183 (3) crée deux infractions pour deux circonstances particulières, la première concerne l'omission par le capitaine de remettre le certificat de congédiement au marin congédié et est passible d'une amende de cinquante dollars,

la deuxième concerne l'omission par le capitaine de remettre le certificat de capacité lors du congédiement d'un officier breveté, et est passible d'une amende de cent dollars.

Pour terminer, l'article 168 stipule que les dispositions suivantes sont exécutoires à l'égard des contrats d'engagement de l'équipage, passés au Canada, relativement aux navires au long cours immatriculés soit au Canada, soit hors du Canada.

Nous remarquons que les conventions étudiées dans ce sous-paragraphe 1 concernent la législation directe mettant en vigueur la convention telle que portée en annexe de la loi introductrice et se rapportent exclusivement aux conventions de l'Organisation Internationale du Travail.

Ainsi, en vertu de la Constitution de l'O.I.T., il y a une procédure spéciale à suivre pour l'introduction dans l'ordre interne de ces conventions internationales. Ainsi à la première étape, un projet de convention est envoyé dans chaque Etat pour être étudié, l'Etat envoie ses commentaires au siège social à Genève, puis il y a la Conférence proprement dite où l'on établit les termes de la convention. Lors de cette Conférence, il n'y a aucune signature par les Etats présents; ensuite l'Etat, citons par exemple le Canada, doit passer une loi relative à cette convention, c'est-à-dire introduire la convention dans l'ordre interne et finalement

la convention internationale, étant déjà dans sa législation nationale, est ratifiée par le Canada.

Ainsi, une loi fut adoptée par le Canada en 1924 donnant force de loi aux conventions # 7, 8, 15 et 16 et nous notons que cette loi fut proclamée par le Gouverneur-Général le 1er janvier 1926, deux mois avant la ratification de ces dites conventions. (7)

Nous verrons au sous-paragraphe suivant que la loi de 1948 S.C. ch. 35, Loi modifiant la Loi sur la Marine Marchande, a donné au Gouverneur en Conseil le pouvoir d'édicter des règlements pour mettre en vigueur les conventions # 68, 69, 73 et 74 de l'O.I.T.

Conformément au pouvoir accordé, le Gouverneur en Conseil édicta des règlements le 5 mai 1950, à savoir, les C.P. 1480, 1481, 1482, 1483, pour mettre en vigueur ces conventions. Ces règlements ne furent pas publiés dans la Gazette Officielle du Canada, Partie 11, et suivant l'article 7 de la Loi sur les Règlements, 1970 S.R.C. R-5, un règlement non publié dans la Gazette Officielle du Canada n'est pas de ce fait invalide, mais un sujet ne peut être déclaré coupable pour infraction à ce règlement.

Alors, à la suite de ce que nous venons de dire, une difficulté, concernant la mise en vigueur des quatre conventions de l'O.I.T. (# 68,69,73,74), se soulève.

Nous avons vu qu'à la suite de la sanction du chapitre 35 des Statuts du Canada de 1948 effectuée le 30 juin 1948, le Gouverneur en Conseil édicta des règlements pour mettre en vigueur ces quatre conventions, à savoir les C.P. 1480, 1481, 1482, 1483 du 5 mai 1950.

(7) Pour un tableau détaillé, voir Annexe LX de notre mémoire.

Cependant, nous trouvons aux Archives Publiques une lettre, jointe au C.P. 1481 du 5 mai 1950, émanant du Secrétaire d'Etat destiné au Conseil Privé, par laquelle il est demandé d'attendre quelques temps avant de mettre en vigueur ces 4 règlements.

Mais en 1951, par le C.P. 686 du 13 février, la ratification de ces quatre conventions est recommandée, pour faire suite à l'adoption des règlements de mise en vigueur de ces 4 conventions et référence est faite aux C.P. 1480, 1481, 1482, 1483, comme s'ils étaient en vigueur au plan interne.

De plus, quatre règlements furent édictés ultérieurement révoquant ces quatre Ordres en Conseil du 5 mai 1950. On pourrait donc présumer que ces quatre Ordres en Conseil étaient en vigueur dans l'ordre interne, car on ne peut révoquer ce qui n'a aucune existence.

Ceci démontre bien la difficulté à déterminer la date exacte de la mise en vigueur de ces quatre conventions maritimes dans l'ordre interne.

b) Législation déléguée mettant en vigueur la convention annexée au texte introductif:

i) Dont les dispositions du droit interne reprennent les termes de la convention:

*) Règlement international pour prévenir les abordages en mer, 1929:

Nous avons vu dans le premier chapitre, au paragraphe B, sous-paragraphe 3(a) (8), que l'Annexe 11 de l'Appendice IV de la Loi sur la Marine Marchande, 1934 ch. 44 renfermait le "Règlement international pour prévenir les abordages en mer".

De plus, l'article 637 de la loi de 1934 ch. 44 donnait au Gouverneur en Conseil le pouvoir d'édicter des règlements pour prévenir les abordages.

Par conséquent, le C.P. 1493 du 8 avril 1948 (9) met en vigueur dans l'ordre interne le "règlement international pour prévenir les abordages en mer" inclus dans la convention SOLAS 1929, et reproduisant les termes mêmes de l'Annexe 11 de l'Appendice IV de la loi de 1934 ch. 44.

***) Convention # 68: convention concernant l'alimentation et le service de table à bord des navires, 1946:

L'article 232 de la Loi sur la Marine Marchande des Statuts Refondus de 1970 S-9 confère au "Gouverneur en Conseil le pouvoir d'établir des règlements qui lui semblent nécessaires pour donner effet aux stipulations de l'une quelconque des conventions suivantes, et ces règlements doivent être conformes, sous tous rapports, aux prescriptions de ces conventions. " (10)

(8) Page 29 de notre mémoire.

(9) Règles de routes internationales, 1949 DORS Cod. 2598

(10) Article 228 (A), 1934 ch. 44
Article 235, 1952 S.R.C. ch. 29.

Ces conventions sont les quatre conventions de l'Organisation Internationale du Travail de 1946, à savoir les conventions # 68, 69, 73 et 74.

Nous verrons plus bas, lors de l'étude des conventions # 69 et 74, que les règlements édictés par le Gouverneur en Conseil ne sont pas, sous tous rapports, conformes au texte de la convention.

Quant à la convention # 68, le Gouverneur en Conseil édicta un règlement pour la mettre en vigueur, soit le C.P. 1482 du 5 mai 1950.

Ce C.P. 1482 du 5 mai 1950 ne fut pas publié dans la Gazette Officielle du Canada, Partie 11, et fut révoqué par le DORS/57-68 (C.P. 1957-284) intitulé: "Règlement d'application de la convention sur l'alimentation et le service de table (équipages de navire), 1946". (11)

Nous avons comparé les deux textes, à savoir le C.P. 1482 du 5 mai 1950 et le C.P. 1957-284 et nous rapportons les conclusions de cette étude:

C.P. 1482 du 5 mai 1950	-	C.P. 1957-284
Article 2	=	Article 2
Article 3	=	Article 3
Article 4	=	Article 4
Article 5	=	Article 5
Article 6	=	Article 6
Article 7	=	Article 7
Article 8	=	Article 8
Article 9		

Nous remarquons qu'à l'article 2 du C.P. 1957-284, le sous-paragraphe (d) définissant "navire" renferme deux

(11) Règlement sur l'alimentation et le service de table des équipages de navires, DORS/57-68 (1957) 91 G.C. 11, 547 (No. 10, 28-2-57)

définitions; la première que l'on retrouve à l'article 2 (d) du C.P. 1482, et la deuxième que l'on retrouve à l'article 9 de ce même C.P. 1482.

Donc le Gouverneur en Conseil, par le C.P. 1957-284, n'a fait que copier, reproduire les termes mêmes du C.P. 1482.

Ensuite, comparons les termes de la convention # 68 et ceux du C.P. 1957-284 afin de vérifier s'il y a similitude entre les termes:

L'article 2(d) du règlement reproduit l'article 1 de la convention;

l'article 3(1) du règlement répète l'article 5(2)a de la convention;

l'article 4 du règlement reprend l'article 2(a) de la convention;

l'article 5(1)a, l'article 6(a);

l'article 5(1)b, l'article 6(b);

l'article 5(1)c, l'article 6(c);

l'article 5(2) , l'article 9(1);

l'article 6(1) , l'article 7(1);

l'article 6(2) , l'article 7(2);

l'article 7 , l'article 8 ;

l'article 8(1) , l'article 9(2)a, une infraction est créée pour l'armateur ou le capitaine, membre de l'équipage ou autre personne qui contreviendrait aux articles 3 ou 4 du règlement et passible d'une amende de cinq cents dollars ou de six mois d'emprisonnement ou des deux peines à la fois.

L'article 8(2) , l'article 9(2)b, quiconque empêche un inspecteur d'exercer ses fonctions commet une infraction et est passible d'une amende n'excédant pas cent dollars ou un mois d'emprisonnement ou des deux peines à la fois.

Le Gouverneur en Conseil a l'autorité en vertu de l'article 232(2) des Statuts Refondus de 1970 S-9 de créer ces infractions et d'imposer ces sanctions.

En annexe du règlement figure la : "ration hebdomadaire des marins canadiens".

De plus, la Loi sur la Marine Marchande, 1970 S.R.C. S-9 contient les articles 225, 226 et 227 qui se rapportent aux vivres et complètent ainsi les dispositions de ce règlement.

Alors, en vertu de la loi, trois membres ou plus de l'équipage peuvent porter une plainte sur l'insuffisance de la qualité et de la quantité de l'eau et des vivres à bord (art. 225).

L'article 226 crée une infraction pour le capitaine qui a négligé d'assurer les provisions convenables et il est passible d'une amende de cent dollars au maximum.

Finalement, l'article 227 prévoit une indemnité aux marins pour l'insuffisance ou mauvaise qualité des vivres.

***) Convention # 73: convention concernant l'examen médical des gens de mer, 1946:

L'article 232(1) de la Loi sur la Marine Marchande (12) confère au Gouverneur en Conseil le pouvoir d'édicter des règlements pour mettre en vigueur cette convention.

C'est ainsi que le C.P. 1480 du 8 mai 1950 fut édicté: "Règlement concernant l'examen médical des gens de mer".

Ce règlement reprenait les termes mêmes de la convention.

Ensuite, par le DORS/55-173: "Règlement concernant l'examen médical des gens de mer", le C.P. 1480 fut révoqué et remplacé. (13)

Comme pour la convention # 68 établissons une comparaison entre les termes des règlements édictés par le

(12) Article 228(A), 1934 S.C. ch. 44
Article 235 , 1952 S.R.C. ch. 29
Article 232(1), 1970 S.R.C. S-9

(13) Règlement concernant l'examen médical des gens de mer, DORS/55-173 (1955) 89 G.C. 11, 1447, (No 10, 25-5-55).

C.P. 1480 et par le DORS/55-173.

C.P. 1480 du 8 mai 1950	-	DORS/55-173
Article 2	=	Article 2
Article 3	=	Article 3
Article 4	=	Article 4
Article 5	=	Article 5
Article 6	=	Article 6
Article 7	=	Article 7
Article 8	=	Article 8
Article 9	=	Article 9
Article 10	=	Article 10
Article 11	=	Article 11
Article 12	=	Article 12
Article 13	=	Article 13
Article 14	=	Article 14
Article 15	=	Article 15

Nous constatons que le DORS/55-173 reproduit le règlement tel qu'édicte par le Gouverneur en Conseil au C.P. 1480.

Comparons, maintenant, les termes de la convention # 73 et ceux du DORS/55-173 pour voir s'il y a conformité:

L'article 2(a) du règlement (gens de mer) reprend la définition de l'article 2 de la convention;

l'article 2(c) (navire) reprend l'article 1, sauf que l'on n'a pas répété dans le règlement l'article 1 (3) b) et d) de la convention;

l'article 3 du règlement reprend l'article 3 de la convention;

l'article 4 et l'article 5(1), l'article 4(1), on a ajouté cependant dans le règlement un examen du sang pour maladies vénériennes et un rayon-x pour les poumons;

l'article 5(2) du règlement reprend l'article 4(2) de la convention;

l'article 5(3), l'article 4(3);

l'article 6 est nouveau, il n'a pas d'équivalent dans la convention, il prévoit un nouvel examen à la demande des gens de mer;

l'article 7, l'article 5;

l'article 8, l'article 6;

l'article 9, l'article 7;

l'article 10, l'article 8, prévoit la nomination d'arbitres indépendants, ce sont des médecins désignés par le Ministre de la Santé Nationale et du Bien-Etre Social;

l'article 13, l'article 9, création d'un Comité consultatif de trois membres, dont le président est nommé par le Ministre du Travail, un autre membre par le Ministre des Transports et le dernier par le Ministre de la Santé Nationale et du Bien-Etre Social;

l'article 14 du règlement crée une infraction pour l'armateur, le capitaine, la personne ayant le commandement d'un navire, le capitaine d'armement, l'agent du navire ou autre personne qui contrevient à l'article 3 du règlement.

La sanction en est une amende de quarante dollars au plus ou un mois d'emprisonnement ou les deux peines à la fois;

l'article 15 du règlement stipule que les dispositions du présent règlement doivent être observées dans les cas des navires au long cours qui, appartenant au Gouvernement du Canada, sont immatriculés au Canada et affectés pour des fins commerciales au transport de marchandises ou de passagers.

Il résulte de cette comparaison que les termes de la convention # 73 furent introduits dans l'ordre interne tels que portés en annexe de la loi de 1948 ch. 35

ii) Législation déléguée dont les dispositions du droit interne diffèrent sensiblement des termes de la convention:

*) Convention internationale pour la prévention de la pollution de la mer par les hydrocarbures, 1954:

Par l'article 25 de la loi de 1956 ch. 34: Loi modifiant la Loi sur la Marine Marchande, le Gouverneur en Conseil peut édicter des règlements pour mettre en vigueur la convention.

Le premier règlement concernant la prévention de la pollution par les hydrocarbures fut le DORS/57-107 intitulé: "Règlement concernant la prévention de la pollution par les hydrocarbures rejetés par les navires des eaux intérieures, secondaires et autres du Canada". (14)

L'article 3(d) de ce règlement stipule que le présent règlement est applicable aux navires de toutes nationalités pendant leur séjour dans les eaux intérieures, les eaux secondaires ou autres eaux du Canada.

Cet article ne prévoit donc pas l'application des règlements aux eaux étrangères.

De plus, l'annexe A de la convention indiquant les zones d'interdiction n'est pas reproduite dans ce règlement, alors que l'annexe B de la convention s'y trouve.

L'article 11 du règlement crée une infraction punissable par voie de déclaration sommaire de culpabilité et passible d'une amende de cinq cents dollars au plus ou six mois d'emprisonnement ou les deux peines à la fois.

Ce dit règlement fut révoqué par le DORS/60-70 intitulé: "Règlement concernant la prévention de la pollution de la mer et des eaux intérieures, secondaires et autres du Canada par les hydrocarbures rejetés par les navires". (15)

(14) DORS/57-107 (1957) 91 G.C. 11, 301 (No 7, 10-4-57)

(15) DORS/60-70 (1960) 94 G.C. 11, 215 (No 4, 24-2-60)

La convention, par ce règlement, s'applique aux eaux canadiennes; l'article 3 du DORS/60-70 répète l'article 3 du DORS/57-107.

Cependant, ce règlement ajoute une Partie 11, intitulée: "Eaux étrangères":

A l'article 6 (Partie 11) nous pouvons lire:

" La présente partie s'applique à tous les navires canadiens ressortissant à la convention sur la pollution alors qu'ils naviguent dans les zones d'interdiction dans les Annexes ci-jointes".

Les annexes A et B répètent les annexes A et B de la convention.

De plus, cette Partie 11 répète les articles 3 et 4 de la convention.

Ce règlement édicté en 1960 reprend plus l'esprit de la convention que le règlement de 1957.

La définition de "navires canadiens ressortissant à la convention sur la pollution" désigne un navire immatriculé au Canada et autres:

- i) qu'un navire dont la jauge brute est inférieure à 500 tonneaux ou
- ii) qu'un navire utilisé pour l'industrie de la pêche à la baleine.

Il n'est pas fait mention des navires appartenant ou affrétés par Sa Majesté comme ce fut le cas dans le règlement de 1957.

L'article 15, Partie 1V, prévoit l'exécution du règlement et partant de la convention.

Finalement, l'article 19 crée une infraction punissable par voie de déclaration sommaire de culpabilité et passible d'une amende de cinq cents dollars au maximum ou de six mois d'emprisonnement ou les deux peines à la fois.

Le DORS/65-264 (16) apportera quelques modifications au règlement édicté en 1960, dont la révocation et le remplacement de l'article 18:

" Art. 18: Lorsqu'une personne rejette ou laisse se déverser d'un navire des hydrocarbures ou un mélange d'hydrocarbures en contravention du présent règlement, l'armateur et le capitaine du navire, de même que la personne directement responsable de ce rejet ou déversement sont coupables d'une infraction et sont passibles, sur déclaration sommaire de culpabilité d'une amende d'au plus cinq mille dollars ou d'un emprisonnement d'au plus six mois, ou les deux peines à la fois".

L'article 19 subit le même sort, il fut révoqué et remplacé par l'article 19:

" Art. 19: Quiconque contrevient à quelques dispositions du présent règlement ou néglige de s'y conformer, est coupable d'une infraction et est passible, sur déclaration sommaire de culpabilité d'une amende d'au plus cinq mille dollars ou d'un emprisonnement d'au plus six mois, ou les deux peines à la fois".

Nous constatons donc que la non-application de la convention est sanctionnée par de fortes amendes et ce n'est qu'un début!

Ensuite, afin de mettre en vigueur dans l'ordre interne l'amendement apporté en 1962 à la convention sur la pollution de 1954, le DORS/68-434 (17) révoqua le DORS/60-70

(16) Règlement sur la prévention de la pollution par les hydrocarbures, DORS/65-264 (1965) 99 G.C. 11, (No 13, 14-7-65)

(17) Règlement sur la prévention de la pollution par les hydrocarbures, DORS/68-434 (1968) 102 G.C. 11, 1285 (No 19, 17-9-68).

tel que modifié par le DORS/65-264.

Ce règlement de 1968 est intitulé: "Règlement concernant la prévention de la pollution des eaux du Canada et de la mer par les hydrocarbures rejetés par les navires".

Dans ce règlement, "hydrocarbures" désignent:

- " i) pour l'application des Parties I, III et IV, le pétrole brut, le mazout (fuel-oil), l'huile diesel, l'huile de poisson et les autres huiles grasses, et
- ii) pour l'application de la Partie II (Eaux étrangères), le pétrole brut, le mazout (fuel-oil), l'huile diesel lourde et l'huile de graissage". (18)

Pour la Partie II, on a répété la définition d'hydrocarbures donnée par la convention.

On a aussi rajouté la définition de "navires-citernes" telle que libellée par l'Amendement de 1962.

L'article 3 du règlement répète l'article 3 du règlement DORS/60-70 quant à l'application de la convention dans les eaux canadiennes.

Dans la Partie II, "Eaux étrangères", l'article 7 stipule:

- " La présente partie s'applique à tous les navires immatriculés au Canada, et aux navires de nationalité canadienne non immatriculés lorsqu'ils naviguent dans des eaux autres que les eaux canadiennes, sauf:
 - a) les navires-citernes d'une jauge brute de 150 tonnes;
 - b) les navires autres que les navires-citernes, d'une jauge brute inférieure à 150 tonnes;
 - c) les navires utilisés par l'industrie de la pêche à la baleine, lorsqu'en opération;

(18) C'est nous qui soulignons.

- d) les navires de guerre et navires employés comme navires auxiliaires de la Marine au moment considéré ".

Cet article 7 répète l'article 2 de la convention.

Les articles 17 et 18 prévoient les mêmes pénalités que celles prescrites par le règlement publié au DORS/65-264.

L'annexe A du règlement est la reproduction intégrale de l'annexe A de l'Amendement de 1962 définissant les zones d'interdiction jusqu'à cent milles et à cent cinquante milles de la côte pour certaines régions.

Finalement, pour mettre complètement en vigueur l'Amendement de 1962, le Gouverneur en Conseil apporta une modification au règlement de 1965, à savoir le DORS/71-137,(19) par lequel la définition de "mélange d'hydrocarbures" pour la Partie 11, répète la définition donnée par l'Amendement de 1962.

Nous pourrions arrêter ici notre étude de la mise en vigueur dans l'ordre interne de la convention pour la prévention de la pollution de la mer par les hydrocarbures de 1954, telle qu'amendée en 1962, mais par souci d'exactitude nous ajoutons ce qui suit:

Par l'article 1 du chapitre 27 des Statuts du Canada de 1970-71-72, Loi modifiant la Loi sur la Marine Marchande, la Partie VII A de la Loi sur la Marine Marchande est abrogée. Cette partie traitait de la convention internationale pour la prévention de la pollution, 1954 et elle fut remplacée par le titre XLX: "Pollution". (20)

(19) Règlement sur la prévention de la pollution par les hydrocarbures, DORS/71-137 (1971) 105 G.C. 11, 645 (No 7, 14-4-71).

(20) Ainsi la convention de 1954 n'a plus aucune application par l'effet de l'adoption de cette loi, mais le Canada en qualité de partie contractante engage toujours sa responsabilité.

Plusieurs règlements furent édictés pour mettre en vigueur cette législation.

A la lecture de ces règlements nous constatons qu'ils sont plus sévères que ceux édictés pour mettre en vigueur la convention de 1954, amendée en 1962.

Le premier règlement, le DORS/71-495 édicté en vertu des articles 736 et 739, Partie XLX de la Loi sur la Marine Marchande S.R.C. 1970, S-9 telle que modifiée par le chapitre 27 des Statuts du Canada de 1970-71-72, est intitulé: "Règlement concernant la prévention de la pollution des eaux par les hydrocarbures rejetés par les navires et les installations de chargement et de déchargement des navires". (21)

Ce règlement révoque le DORS/68-434 tel qu'amendé.

Ensuite, par le DORS/73-500 (22), on a ajouté la Partie V intitulée: "Limitation de la grosseur des citernes de cargaison" et l'annexe C renferme des dispositions très techniques: "le calcul du volume hypothétique des versements d'hydrocarbures".

Finalement, le DORS/73-536 (23) fut édicté en vertu des articles 730(1)p et q), 749, 750 et 751 de la Loi sur la Marine Marchande.

Ce règlement est intitulé: "Règlement concernant la caisse des réclamations de la pollution maritime".

Il est prévu qu'un paiement à la caisse de réclamations sera effectué pour chaque tonne d'huile expédiée en

-
- (21) Règlement sur la prévention de la pollution par les hydrocarbures, DORS/71-495 (1971) 105 G.C. 11, 1723 (No 19, 13-10-71)
- (22) Règlement sur la prévention de la pollution par les hydrocarbures, DORS/73-500 (1973) 107 G.C. 11, 2238 (No 18, 26-9-73)
- (23) Règlement sur les caisses des réclamations de la pollution maritime, DORS/73-536 (1973) 107 G.C. 11 2339 (No 18, 26-9-73).

vrac, paiement équivalent à une valeur de 0.15¢ pour chaque tonne.

De plus, une pénalité est prévue à la Loi sur la Marine Marchande, pénalité très sévère, cent mille dollars au plus par déversement de polluant.

Les dispositions prévues dans cette Partie XLX de la Loi sur la Marine Marchande sont similaires aux dispositions de la Loi sur la prévention de la pollution des zones des eaux arctiques contigues au continent et aux îles de l'Arctique canadien". (24)

Cette prise de position par le législateur canadien est en conformité avec la politique rigoureuse du Gouvernement fédéral en matière de protection de l'environnement.

**) Convention # 69: convention concernant le diplôme de capacité professionnelle des cuisiniers de navire, 1946:

En vertu de l'article 232 des Statuts Refondus du Canada de 1970 S-9. (25), le Gouverneur en Conseil édicta des règlements que l'on retrouve au C.P. 1483 du 5 mai 1950.

Ces règlements, mettant en vigueur la convention # 69, ne furent pas publiés dans la Gazette Officielle du Canada, Partie 11 et ils furent révoqués par le C.P. 1953-775 du 13 mai 1953 intitulé: "Règlement sur le diplôme de capacité professionnelle de cuisiniers de navire". (26)

(24) Loi sur la prévention de la pollution dans les eaux arctiques, 1969-70 S.C. ch. 47.

(25) Article 228(A), 1934 S.C. ch. 44;
Article 235 , 1952 S.R.C. ch. 29.

(26) Règlement sur le diplôme de capacité professionnelle de cuisiniers de navire, DORS/53-201 (1953) 87 G.C. 11, 547, (No 10, 27-5-53).

Nous croyons qu'il est inutile de reproduire le tableau comparatif des termes du C.P. 1483 du 5 mai 1950 et des termes du C.P. 1953-775, il suffit d'en donner le résultat:

Comme pour les conventions # 68 et 73, le C.P. 1953-775 reprend les termes mêmes du C.P. 1483.

Mais, établissons le parallèle entre les termes du C.P. 1953-775 et les termes de la convention # 69:

L'article 2(a) du règlement répète l'article 2 de la convention pour la définition de "cuisinier";

l'article 2(c) du règlement, l'article 1 de la convention pour la définition de "navire";

l'article 3(1), l'article 3(1);

l'article 3(2), l'article 3(2);

l'article 4(a), l'article 4(2)a, l'Autorité compétente a fixé l'âge minimum à dix-huit ans;

l'article 4(b), l'article 4(2)c;

l'article 4(c), l'article 4(2)b, l'Autorité compétente a fixé le service en mer pendant une période de douze mois comme aide-cuisinier et en plus un cours de trois mois;

l'article 4(d), soit un cours de douze mois;

l'article 5(1), l'article 4(1);

l'article 5(2), l'article 4(3);

l'article 5(3), l'article 4(4);

l'article 6(1), l'article 5: l'article 3 de cette convention sera exécutoire et entrera en vigueur le 1er janvier 1954;

l'article 6(2), l'article 5;

l'article 7, l'article 6, reconnaissance des diplômes de capacité délivrés dans d'autres territoires;

l'article 9 crée une infraction à l'égard de l'armateur, capitaine, personne ayant le commandement d'un navire, le capitaine d'armement, l'agent de navire ou autre

personne qui engage au Canada, pour servir sur un navire en qualité de cuisiniers de navire, une personne qui n'est pas titulaire d'un diplôme de capacité. Infraction punissable par voie de déclaration sommaire de culpabilité et passible d'une amende d'au plus cinq cents dollars ou d'un emprisonnement d'au plus six mois ou les deux peines à la fois;

l'article 10 stipule que les dispositions du présent règlement doivent être observées dans le cas des navires au long cours qui, appartenant au Gouvernement du Canada, sont immatriculés au Canada et affectés, pour des fins commerciales, au transport des marchandises ou des passagers.

Nous constatons donc que le Gouverneur en Conseil en édictant ce règlement a suivi les directives que lui a donné le Parlement à l'article 232 de la Loi sur la Marine Marchande, 1970 S.R.C. S-9, directives qui l'enjoignait d'édicter des règlements, sous tous rapports, conformes à la convention.

Mais, ce règlement de 1953 fut révoqué et remplacé par le DORS/64-459: "Règlement concernant le diplôme de capacité des cuisiniers de navire, Partie 1 et Partie 11". (27)

Ce règlement, comme nous le verrons ci-dessous, n'est pas conforme, sous tous rapports, à la convention; ainsi à la Partie 1:

l'article 2(f) du règlement, la définition de "cuisinier de navire" est différente de celle incluse à l'article 2 de la convention;

l'article 3 du règlement, l'article 1 de la convention, jauge brute d'au moins mille tonnes;

l'article 4 du règlement, l'article 3(1) de la convention;

(27) DORS/64-459 (1964) 98 G.C. 11 1341, (No 22, 25-11-64).

l'article 5 du règlement prévoit que le candidat doit présenter une demande à un enrôleur;

l'article 6(1) du règlement, l'article 4(a) et (b) de la convention, le candidat doit avoir dix-huit ans, plus un mois d'expérience comme aide-cuisinier;

l'article 6(2) du règlement, si le candidat ne satisfait pas à ces conditions, il doit payer le droit prescrit à l'article 11, passer l'examen et ses notes lui seront allouées lorsqu'il aura rempli les conditions;

l'article 6(3) du règlement traite de la mauvaise conduite et des fausses déclarations;

l'article 7(2) du règlement répète l'article 4(3) de la convention.

Partie 11 de ce règlement:

L'article 3 du règlement reprend l'article 1 de la convention;

l'article 4, l'article 6, reconnaissance des diplômes de capacité délivrés dans d'autres territoires;

l'article 5, l'article 3(2);

l'article 6 du règlement crée une infraction pour le capitaine ou le propriétaire du navire s'il n'y a pas de cuisiniers diplômés à bord, et est passible d'une amende de cent dollars au plus;

l'article 8 du règlement stipule que quiconque enfreint quelques dispositions du présent règlement à l'exception de l'article 6 est coupable d'une infraction punissable sur déclaration sommaire de culpabilité et est passible d'une amende de cinq cents dollars au maximum ou de six mois d'emprisonnement ou les deux peines à la fois;

l'article 7 du règlement contient les mêmes termes que l'article 131 de la Loi sur la Marine Marchande, 1970 S.R.C. S-9 relativement aux infractions concernant les certificats.

Nous avons vu, lors de l'étude des "modes d'introduction des conventions multilatérales maritimes dans l'ordre interne canadien", que le législateur a adopté certaines mesures pour assurer l'application de cette convention # 69, à savoir les articles 229 et 230 des Statuts Refondus de 1970 S-9. (28)

L'article 229 s'applique aux navires d'une jauge brute de mille tonneaux et plus (également prévu dans le DORS/64-459);

l'article 229(1) requiert la présence d'un cuisinier diplômé à bord;

l'article 229(4) prévoit une exemption lorsqu'il y a pénurie de cuisiniers, conforme en cela à l'article 3(2) de la convention # 69 et du règlement DORS/64-459, Partie 11, article 5;

l'article 229(5) prévoit une amende de cent dollars pour le capitaine ou le propriétaire du navire lorsqu'il omet de fournir un cuisinier diplômé, reprenant ainsi les termes de l'article 6, Partie 11 du règlement DORS/64-459;

finalement, l'article 230 concernant les examens, la tenue des examens, les conditions d'admission se réfère aux règlements édictés par le Gouverneur en Conseil à cet effet par le DORS/64-459.

Nous pouvons donc conclure sans contredit que le DORS/57-775 respecte plus l'esprit et le libellé de la convention # 69 que le DORS/64-459.

***) Convention # 74: convention concernant les certificats de capacité de matelots qualifiés, 1946:

En vertu de l'article 232 des Statuts Refondus du Canada de 1970 S-9, le Gouverneur en Conseil a introduit dans l'ordre interne la convention # 74 par le C.P. 1481 du 5 mai 1950, mais ce dit C.P. 1481 ne fut pas publié dans la Gazette

(28) Voir à la page 38 de notre mémoire.

Officielle du Canada, Partie 11.

Par le C.P. 3843 du 21 août 1952, le Gouverneur en Conseil révoqua le C.P. 1481 du 5 mai 1950 et le remplaça par le "Règlement sur le certificat d'aptitude de matelot qualifié". (29)

Nous vous livrons le résultat de la comparaison des termes du C.P. 1481 et du C.P. 3843:

Comme pour les conventions # 68, 69 et 73, les termes du C.P. 3843 reprennent le texte même du C.P. 1481.

Etablissons maintenant le parallèle entre les termes du C.P. 3843 du 21 août 1952 et de la convention # 74:

L'article 3 du règlement est plus large que l'article 1 de la convention, il vise tous les matelots, il n'y a aucune exception apportée au règlement;

l'article 4 du règlement reprend l'article 2(1) de la convention;

l'article 5(1)a, l'article 2(2)a, fixe l'âge minimum a dix-huit ans;

l'article 5(1)b, l'article 2(2)b, prévoit une période de trente six mois;

l'article 5(1)c, l'article 2(2)c;

l'article 5(1)a, l'article 2(3), fixe l'âge minimum a dix-huit ans;

l'article 5(1)b, l'article 2(4)a, prévoit une période de vingt-quatre mois;

l'article 5(2) , l'article 2(4)b;

l'article 6 , l'article 2(5);

l'article 7 , l'article 3;

l'article 8 , l'article 4;

(29) Règlement sur le certificat de capacité de matelot qualifié,
DORS/52-377 (1952) 86 G.C. 11, 922 (No 17, 10-9-52).

l'article 10 du règlement crée une infraction: quiconque engage pour servir sur un navire en qualité de matelot qualifié, une personne qui n'est pas titulaire d'un certificat d'aptitude de matelot qualifié est coupable d'une infraction punissable par voie de déclaration sommaire de culpabilité et est passible d'une amende n'excédant pas cent dollars ou d'un emprisonnement de deux mois ou les deux peines à la fois.

Il y a donc conformité entre les termes du C.P. 3843 du 21 août 1952 et la convention # 74.

Mais, par la suite, le "Règlement concernant le certificat d'aptitude de matelot qualifié" fut édicté en remplacement du C.P. 3843. (30)

Ce règlement apporte quelques modifications aux termes de la convention, ainsi:

L'article 3 du règlement répète l'article 1 de la convention;

l'article 4(1)a, l'article 2(2)a, fixe l'âge minimum a dix-huit ans;

l'article 4(1)b prévoit une période de trois ans mais est plus large que l'article 2(2)b de la convention, en précisant "servi en mer";

l'article 4(2) du règlement est différent de la convention en ce sens qu'il exige une période de douze mois alors que la convention prévoyait une période de vingt-quatre mois;

l'article 5 du règlement répète l'article 2(1) de la convention;

l'article 6(3), l'article 2(5);

l'article 6(4) exige une épreuve visuelle prescrite par le Ministre des Transports;

(30) Règlement sur le certificat de capacité de matelot qualifié,
DORS/65-231 (1965) 99 G.C. 11, 831 (No 12, 3-6-65).

l'article 8(1) du règlement reprend l'article 2(1) de la convention;

l'article 10 crée une infraction: quiconque enfreint une disposition du présent règlement est coupable d'une infraction sur déclaration sommaire de culpabilité et est passible d'une amende de cinq cents dollars au plus, ou d'un emprisonnement de six mois ou les deux peines à la fois;

l'article 13, l'article 4;

les articles 16 et 17 du règlement prévoient des droits à payer pour les examens et les copies.

Finalement, l'article 9 du règlement contient les mêmes termes que ceux de l'article 131 de la Loi sur la Marine Marchande, 1970 S.R.C. S-9, relativement aux infractions à l'égard des certificats.

Il résulte de l'étude de cette première partie intitulée " lorsque la convention est annexée au texte introductif" que le fait d'annexer le texte de la convention à la loi introductrice n'entraîne pas l'intégration automatique de cette convention dans l'ordre interne.

Ainsi, nous constatons qu'il a fallu une action du Parlement pour mettre en vigueur les termes de la convention.

Soit une action législative introduisant les termes de la convention dans l'ordre interne,

soit une action législative déléguant des pouvoirs de réglementation au Gouverneur en Conseil pour qu'il puisse donner force de loi à la convention.

De plus, même si le Parlement, dans un article de loi, stipule expressément que la convention est approuvée cette disposition ne donne pas automatiquement force de loi à la convention; ainsi, nous avons vu que le législateur,

à la suite de l'article approuvant la "convention pour la prévention de la pollution par les hydrocarbures, 1954", a délégué au Gouverneur en Conseil le pouvoir d'édicter des règlements pour mettre en vigueur la convention (art. 483(2), 1970 S.R.C. S-9).

En conclusion à cette partie, il appert que lors de l'introduction de ces conventions dans l'ordre interne, le législateur ou le Gouverneur en Conseil a repris soit les termes mêmes de la convention, soit reproduit l'esprit de la convention en termes similaires.

De plus, nous avons constaté qu'à certaines occasions le Gouverneur en Conseil avait ajouté des normes plus sévères afin que la réglementation soit plus consistante avec la politique canadienne.

Et finalement, des infractions furent créées pour punir la violation de l'application de la convention telle qu'introduite dans l'ordre interne.

2 - Lorsque la convention n'est pas portée en annexe au texte introductif:

Dans l'étude de cette dernière partie consacrée aux conventions maritimes signées et ratifiées par l'Exécutif canadien, nous verrons que plusieurs conventions ont été introduites dans l'ordre interne soit par législation directe, soit par législation déléguée en l'absence même du texte de la convention en annexe de la loi introductrice ou de la loi déléгатrice.

De plus, nous verrons que plusieurs textes introduisant les conventions ajoutent des dispositions plus sévères alors que d'autres textes se limitent à répéter les termes mêmes de la convention.

a) introduction de la convention par législation directe:

i) la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'abordages, 1910:

Cette convention fut incorporée dans la loi de 1914, ch. 13, intitulée: "Les Conventions Maritimes".

Par le 13ième appendice de la loi de 1934, ch. 44, Loi sur la Marine Marchande, la loi entière des "Conventions Maritimes" de 1914 fut abrogée, mais comme nous verrons ci-après les dispositions de cette loi de 1914, ch. 13 furent réintroduites dans la loi de 1934, ch. 44, à quelques petites modifications près.

Etablissons un parallèle afin de démontrer l'introduction des termes de la loi de 1914, ch. 13, dans la loi de 1934, ch. 44 et repris dans les Statuts Refondus du Canada de 1970, S-9:

Loi de 1914, ch. 13	Loi de 1934, ch. 44	1970 S.R.C. S-9
Article 2	Article 640	Article 638
Article 3 (solidairement)	Article 641 (solidairement et conjointement)	Article 639 (solidairement et conjointement)

Loi de 1914, ch. 13	Loi de 1934, ch. 44	1970 S.R.C. S-9
Article 4	Article 642	Article 640
Article 5	Article 643	Article 641
Article 6	Article 646	Article 644
Article 9 (ou bien relative- ment à tous servi- ces de sauvetage)	Article 647 (cette alternative n'apparaît pas dans cette loi)	Article 645 (cette alternative n'apparaît pas dans cette loi)
Article 10(4)	Article 648	Article 646

Il faudrait aussi remarquer que l'article 10(1) de la loi de 1914, ch. 13 n'apparaît pas dans les lois subséquentes, à savoir que: "la présente loi n'est pas applicable aux lacs Ontario, Erié, Ste-Claire, Huron (Baie Georgienne inclusivement) ni au lac Supérieur, ni aux cours d'eaux et canaux qui y communiquent ou leur sont tributaires ni au fleuve St-Laurent jusque (à l'est) à la sortie inférieure du Canal Lachine et au pont Victoria à Montréal, ni aux bâtiments et radeaux lorsqu'ils naviguent dans les dites eaux."

Comparons maintenant les termes de la convention et ceux de la loi de 1970 S.R.C. S-9 (31):

L'article 3 de la convention se retrouve à l'article 638(3) de la loi;

l'article 4, l'article 638(1) et (2);

l'article 4 (solidairement), l'article 639(1) (solidairement et conjointement);

les articles 5 et 6 ne sont pas reproduits dans la législation canadienne;

l'article 7 , l'article 645(1), 645(2);

l'article 8 , l'article 641;

l'article 10, l'article 638(4).

(31) Loi sur la Marine Marchande, 1970 S.R.C. S-9

De plus, la législation canadienne a prévu à l'article 642 un rapport à établir et à remettre au Ministre relativement aux accidents aux navires à vapeur.

Cette convention n'a pas été portée en annexe de la loi de 1914 ch. 13, ni de la loi de 1934 ch. 44, ni des Statuts Refondus du Canada de 1970 S-9.

ii) la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetages maritimes, 1910:

Cette convention fut conclue en même temps que la convention précédente, nous la retrouvons donc au chapitre 13 de la loi de 1914.

Comme nous l'avons vu précédemment, le 13ième appendice de la loi de 1934 ch. 44 abrogea la loi de 1914 ch. 13 (loi des conventions maritimes), mais les dispositions de cette loi de 1914 réapparaissent dans la loi de 1934.

Suivons alors la même procédure: établissement d'un parallèle entre la loi de 1914 ch. 13, la loi de 1934 ch. 44 et les Statuts Refondus du Canada 1970 S-9:

Loi de 1914 ch. 13	Loi de 1934 ch. 44	1970 S.R.C. S-9
Le titre même subit une modification:		
DISPOSITIONS RELATIVES AUX SAUVETAGES	INDEMNITES DE SAUVETAGE	INDEMNITES DE SAUVETAGE
Article 7	Article 519	Article 516
Article 8	Article 518	Article 515

Comparons maintenant les termes de la convention et ceux du chapitre S-9 des Statuts Refondus du Canada de 1970:

L'article 2 est repris par l'article 515(1) et l'article 517;

les articles 3, 4 et 5 ne sont pas répétés dans la loi canadienne;

l'article 6 est repris par l'article 518 de la loi;
les article 7 et 8 ne sont pas répétés dans la loi
canadienne;

l'article 9, l'article 515(3);
l'article 10, l'article 536;
l'article 11, l'article 516;
l'article 12, l'article 516.

Il est à remarquer que l'article 516 prévoit une
amende de mille dollars au cas où le capitaine, ou la personne
ayant la direction du navire ferait défaut de sauver un navire,
en autant qu'il lui est possible de le faire sans grave danger
pour le bâtiment, son équipage et ses passagers.

Cette convention n'a pas été portée en annexe de la
loi de 1914 ch. 13, ni de la loi de 1934 ch. 44 ni du chapitre
S-9 des Statuts Refondus du Canada de 1970.

iii) Convention de Genève de 1958 sur le Droit de la Mer:

Convention sur le plateau continental:

Cette convention fut signée et ratifiée par le
Canada.

La ratification eut lieu en février 1970 et fut
effective le 8 mars 1970.

Aucune loi nationale n'a incorporé le texte même de
la convention. (32)

Cependant le Canada a apporté deux amendements en
1970, définissant le plateau continental suivant la définition
donnée dans la convention de 1958.

Le premier amendement concerne la Loi sur la produc-
tion et conservation du pétrole et du gaz, 1970, 1er Supp.,
ch. 30.

(32) PHARAND, D., The Law of the Sea of the Arctic, with a special
reference to Canada, Univ. of Ottawa Press,
1973, p-307sq.

A l'article 3(b) nous pouvons lire que:

" 3. La présente loi s'applique au pétrole et au gaz de chacunes des zones suivantes, savoir:

- b) les zones marines adjacentes à la côte canadienne jusqu'à une profondeur de deux cents mètres ou au-delà de cette limite jusqu'où la profondeur des eaux surjacentes permet l'exploitation des ressources naturelles du sol et du sous-sol sous-marin".

L'autre amendement se rapporte à la Loi sur la prévention de la pollution dans les eaux arctiques, 1969-70 S.C. ch. 47, et vise la définition de: "eaux arctiques":

L'expression "eaux arctiques":

" dans la présente loi comprend toutes les eaux... qui leur sont contigues au nord du soixantième parallèle de latitude nord couvrant les zones sous-marines de richesse naturelle desquelles Sa Majesté du chef du Canada a le droit de disposer ou celui de les exploiter..."
art. 3(2)

De ce court chapitre, il découle que le législateur a copié les termes de la convention. Cependant, il ne les a pas tous introduits dans l'ordre interne car à certaines occasions ces termes étaient compatibles avec la législation ou la réglementation existante.

Notons que les sujets canadiens ne peuvent être liés par la convention lorsque le législateur n'introduit pas ces termes dans leur intégralité ou lorsqu'aucune disposition législative ou réglementaire n'est compatible avec ces termes.

Mais le Canada en qualité de partie contractante engagera sa responsabilité à l'égard des autres pays contractants.

b) introduction de la convention par législation déléguée:

i) la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, 1960:

Faisons un bref rappel chronologique de ces conventions SOLAS 1929, 1948 et 1960:

*) SOLAS 1929:

Cette convention était annexée à la loi introductrice, 1931 ch. 49.

Il était stipulé à l'article 2 de cette loi, comme nous avons vu dans le sous-paragraphe 2 du paragraphe B du chapitre 1 (33) que la convention SOLAS 1929 est confirmée et sanctionnée et que les dispositions de la convention ont force de loi.

De plus, par l'article 4(1) de cette même loi, le Gouverneur en Conseil peut édicter des règlements qui devront être conformes aux termes de la convention.

**) SOLAS 1948:

Cette convention fut introduite dans l'ordre interne par la loi de 1950 ch. 26.

De plus, cette convention était annexée à cette loi.

Et, l'article 389 des Statuts Refondus du Canada de 1952 ch. 29 (34) stipulait que le Gouverneur en Conseil peut établir des règlements pour mettre en vigueur la convention internationale de 1948 (4ième appendice).

(33) Voir à la page 25 de notre mémoire.

(34) Loi sur la Marine Marchande, 1952 S.R.C. ch. 29

Loi modifiant la Loi sur la Marine Marchande, 1950 S.C. ch. 26
art. 25

***) SOLAS 1960:

Par le Statut du Canada de 1964-65 ch. 39, la convention de 1960 remplace celle de 1948.

A l'article 39, on prévoit que l'appendice IV contenant la convention SOLAS 1948 est abrogé, mais la convention de 1960 ne fut pas annexée au place et lieu de la convention de 1948.

Cependant, par l'article 9 de cette loi de 1964-65, nous pouvons lire que l'article 389 des Statuts Refondus du Canada de 1952 ch. 29 est abrogé et remplacé:

" Sous réserve de la présente loi, le Gouverneur en Conseil peut édicter les règles qu'il estime nécessaire pour mettre en oeuvre les dispositions de la convention de sécurité...et pour y donner effet".

La convention de sécurité ci-désignée est celle de 1960.

La convention SOLAS 1960 tout comme celle de 1948, contient plusieurs chapitres dont:

- Chapitre II : Construction;
- Chapitre III : Engins de sauvetage, etc;
- Chapitre IV : Radiotélégraphie et radiotéléphonie;
- Chapitre V : Sécurité de la navigation;
- Chapitre VI : Transport de grains;
- Chapitre VII : Transport de marchandises dangereuses;
- Chapitre VIII : Navires nucléaires.

La Loi sur la Marine Marchande, 1970 S.R.C. S-9 contient plusieurs articles donnant au Gouverneur en Conseil le pouvoir d'édicter des règlements pour mettre en vigueur ces parties de la convention SOLAS 1960.

Pour les fins de notre étude, nous traiterons des règlements établis sous l'empire de la convention de 1948 et leurs modifications par l'avènement de la convention SOLAS 1960.

En ce qui concerne le Chapitre 11: Construction des machines à vapeur:

En vertu de l'article 410, 1952 S.R.C. ch. 29, le Gouverneur en Conseil édicta le: "Règlement sur la construction des machines des navires à vapeur". (35)

Nous pouvons lire dans ce règlement que 'les annexes A à L du dit règlement sont soustraits à la publication dû au caractère hautement technique de leur contenu, des dispositions ont été prises pour qu'elles soient portées à la connaissance de toutes les personnes intéressées.'

Ensuite, par le DORS/64-470 édicté en vertu de l'article 400, 1970 S.R.C. S-9, le Gouverneur en Conseil mit en vigueur la convention SOLAS 1960 quant à la construction des machines des navires à vapeur. (36)

Relativement à la non publication, nous pouvons lire dans ce règlement le même avis que nous avons cité plus haut.

Pour terminer, nous constatons que les articles du DORS/73-439 sont très techniques et beaucoup plus sévères et complets que ceux de la convention SOLAS 1960. (37)

(35) Règlement sur la construction des machines des navires à vapeur, DORS/55-100 (1955) 89 G.C. 11, 1284 (No 7, 13-4-55)

(36) Règlement sur la construction des machines des navires à vapeur, DORS/64-470 (1964) 98 G.C. 11, 1363 (No 23, 9-12-64)

(37) Règlement sur la construction des machines des navires à vapeur, DORS/73-439 (1973) 107 G.C. 11, 1890 (No 16, 22-8-73)

Il y a aussi des dispositions réglementant la construction des coques:

Le DORS/58-89 (38) fut édicté en vertu de l'article 410, 1952 S.R.C. ch. 29.

La section V de l'annexe A de ce règlement n'est pas publiée, dû à la nature hautement technique de son contenu et à une application restreinte.

Ce règlement met en vigueur le chapitre 11 de la convention SOLAS 1948.

Le règlement retient les mêmes définitions que celles de la convention, de plus il en rajoute plusieurs autres.

Nous remarquons également des dispositions concernant la protection contre l'incendie contenues dans la partie III et IV; ces dispositions répètent le chapitre III, partie D de la convention de 1948.

Le DORS/66-109 (39) donne comme définition de "navire neuf" celle contenue dans la convention de sécurité de 1960, par conséquent, en regard de la construction des coques, la convention SOLAS 1960 s'applique aux navires neufs.

On a de plus, par le DORS/70-304 (40), ajouté un article 3(a) se lisant ainsi:

" Outre les dispositions de ce règlement les dispositions de la convention de sécurité s'appliquent aux navires qui effectuent des voyages internationaux".

(38) Règlement sur la construction des coques, DORS/58-89 (1958)
92 G.C. 11, 293 (No 5, 12-3-58)

(39) Règlement sur la construction des coques, DORS/66-109 (1966)
100 G.C. 11, 281 (No 5, 9-3-66)

(40) Règlement sur la construction des coques, DORS/70-304 (1970)
104 G.C. 11, 764 (No 14, 22-8-70).

La partie E du chapitre 11 de la convention de 1960 concerne les incendies:

Le DORS/56-110 (41) rajoute certaines dispositions non prévues par la convention SOLAS 1948, ainsi l'équipement de pompier, l'exemption de certains navires de l'obligation de suivre ces règlements.

Ce règlement fut édicté sous l'autorité de l'article 410 des Statuts Refondus du Canada de 1952, ch. 29.

Le DORS/64-123 (42) édicté en vertu de l'article 400, 1970 S.R.C. S-9, contient des dispositions concernant la "longueur et les navires neufs" conformément à la convention SOLAS 1960.

Ce règlement, par contre, est plus complet que la convention de 1960.

L'article 5(2) du DORS/67-526 (43) stipule:

" En plus d'observer les prescriptions du présent règlement les navires qui accomplissent des voyages internationaux devront observer les prescriptions applicables de la convention internationale de 1960 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer. "

Finalement, le DORS/73-707 réglementant l'équipement de pompier est beaucoup plus sévère que la convention de 1960. (44)

-
- (41) Règlement sur le matériel de détection et d'extinction d'incendie, DORS/56-110 (1956) 90 G.C. 11, 308 (No 6, 28-3-56)
- (42) Règlement sur le matériel de détection et d'extinction d'incendie, DORS/64-123 (1964) 98 G.C. 11, 398 (No 7, 8-4-64)
- (43) Règlement sur le matériel de détection et d'extinction d'incendie, DORS/67-526 (1967) 101 G.C. 11, 1736 (No 20, 25-10-67)
- (44) Règlement sur le matériel de détection et d'extinction d'incendie, DORS/73-707 (1973) 107 G.C. 11, 2933, (No 23, 12-12-73).

Le Chapitre lll concerne les engins de sauvetage, etc:

En vertu de l'article 410 des Statuts Refondus du Canada de 1952 ch. 29, le C.P. 1954-1815 (45) met en vigueur le chapitre lll de la convention SOLAS 1948.

Il fut révoqué par le DORS/57-242 (46), celui-ci, en plus de mettre en vigueur le chapitre lll de la convention de 1948 est beaucoup plus complet.

Avec l'adoption de la Loi modifiant la Loi sur la Marine Marchande, 1964-65 S.C. ch. 39, le Gouverneur en Conseil édicta le DORS/66-465 (47) et révoqua le DORS/57-242 mettant ainsi en vigueur le chapitre lll de la convention SOLAS 1960.

L'article 2(y) désigne la convention de sécurité comme étant la convention internationale pour la sécurité de la vie humaine en mer, 1960.

Ce règlement est, dans son ensemble, plus complet que la convention.

De plus, la règle 16 du chapitre V de la convention de 1960 concernant les "signaux de détresse" est reproduite à l'annexe G de ce règlement.

Par la suite, les règlements sont de plus en plus sévères et complètent la convention, ainsi les DORS/69-83, DORS/71-517, DORS/74-10. (48)

Le Chapitre lV de la convention vise la radiotélégraphie et la radiotéléphonie:

La réglementation canadienne est divisée en trois parties pour l'application de cette convention:

-
- (45) Règlement concernant les engins de sauvetage, 1955 DORS Cod., 419.
- (46) Règlement sur l'équipement de sauvetage, DORS/57-242 (1957)
91 G.C. 11, 690 (No 13, 10-7-57)
- (47) Règlement sur l'équipement de sauvetage, DORS/66-465 (1966)
100 G.C. 11, 1401, (No 20, 26-1-66)
- (48) Voir annexe Vlll de notre mémoire, au paragraphe X.

Partie 1:

Par le DORS/54-672 (49), édicté sous l'autorité de l'article 413, 1952 S.R.C. ch. 29, le Gouverneur en Conseil appliqua la convention SOLAS 1948 relativement aux signaux de détresse.

De plus, il apporta certaines exemptions à l'obligation d'avoir une installation radiophonique à bord des navires conformément à la règle 5 de la convention de 1948.

Le DORS/65-279 édicté en vertu de l'article 403, 1970 S.R.C. S-9, révoque le DORS/54-672, et ce dans le but d'introduire certaines parties de la convention SOLAS 1960. (50)

Ainsi à l'article 2(e), convention de sécurité désigne la convention SOLAS 1960.

A l'article 2(f), la définition de "navire ressortissant à la convention de sécurité" est similaire à celle trouvée dans la Loi sur la Marine Marchande, 1970 S.R.C. S-9, article 2.

L'article 4 concernant les signaux de détresse reprend la convention de 1960, chapitre V.

L'article 7 relativement à l'exemption des dispositions de SOLAS 1960 est conforme à l'article 5 de la convention de 1960.

Mais suivant le DORS/69-185 (51) une obligation quant aux navires à propulsion nucléaire y est stipulée:

" Le président du Bureau d'inspection des navires à vapeur peut exempter un navire canadien ressortissant à la convention de sécurité, autre qu'un navire à propulsion nucléaire, de l'obligation d'avoir à son bord une station radiotélégraphique. "

(49) Règlement sur la radio pour les stations de navire, Partie 1, DORS/54-672 (1954) 88 G.C. 11, 3156 (No 24, 22-12-54).

(50) Règlement sur la radio pour les stations de navire, Partie 1, DORS/65-279 (1965) 99 G.C. 11, 1060 (No 13, 14-7-65)

(51) Règlement sur la radio pour les stations de navire, Partie 1, DORS/69-185 (1969) 103 G.C. 11, 618 (No 9, 14-5-69) art. 1
C'est nous qui soulignons.

Partie 11:

Il est à remarquer que les "Règlements sur la radio pour les stations de navire, Partie 11" opèrent la mise en vigueur dans l'ordre interne du chapitre IV des conventions SOLAS 1948 et 1960.

Le DORS/56-338 (52) édicté en vertu de l'article 414, 1952 S.R.C. ch. 29, met en vigueur les dispositions du chapitre IV de SOLAS 1948.

Le Gouverneur en Conseil, en vertu de l'article 404, 1970 S.R.C. S-9, révoqua le DORS/56-338 et lui substitua le DORS/66-261 (53), introduisant ainsi le chapitre IV de la convention SOLAS 1960.

Ainsi à l'article 2(k) du règlement, la définition de "navire ressortissant à la convention de sécurité" est celle donnée par la Loi sur la Marine Marchande, 1970 S.R.C. S-9, article 2 et se rapporte à la convention SOLAS 1960.

Ce règlement prévoit des inspecteurs tel que le prescrit la règle 9 de SOLAS 1960.

A la lecture de ce règlement, nous constatons qu'il reproduit en très grande partie le chapitre IV de SOLAS 1960.

Partie 111:

En vertu de l'article 411, 1952 S.R.C. ch. 29, le Gouverneur en Conseil édicta le DORS/56-61 (54).

L'article 3(2) se lit ainsi:

"...doivent être pourvus d'une installation radio conforme aux dispositions de la convention de sécurité applicables aux navires... "

(52) Règlement sur la radio pour les stations de navire, Partie 11, DORS/56-338 (1956) 90 G.C. 11, 1023 (No 18, 26-9-56)

(53) Règlement sur la radio pour les stations de navire, Partie 11, DORS/66-261 (1966) 100 G.C. 11, 671 (No 12, 22-6-66).

(54) Règlement sur la radio pour les stations de navire, Partie 111, DORS/56-61 (1956) 90 G.C. 11, 144 (No 4, 22-2-56)

Il faudrait noter que la règle 1(b) du chapitre IV de SOLAS 1960, ainsi que de SOLAS 1948, exclut de l'application des présentes règles, les navires naviguant dans les eaux des Grands-Lacs de l'Amérique du Nord et les eaux tributaires et communicantes jusqu'à la limite est constituée par la sortie inférieure de l'écluse St-Lambert à Montréal, dans la province de Québec.

Alors, c'est pourquoi, ce règlement de 1956 contient des dispositions visant les navires naviguant sur les Grands-Lacs.

Le Chapitre VI de la convention traite du chargement des grains:

Le C.P. 1954-1862 du premier décembre 1954 (55), intitulé "Règlement sur le chargement des grains", a été établi en vertu de l'article 617 des Statuts Refondus du Canada de 1952 ch. 29.

Ce règlement contenait des dispositions plus sévères que le chapitre VI de la convention de 1948 et qui plus est, ces dispositions se rapprochaient déjà des termes du chapitre VI de la convention SOLAS 1960.

Ce règlement fut amendé par le DORS/64-387 (56) sous l'autorité de l'article 607, 1970 S.R.C. S-9:

Deux articles furent ajoutés.

Nous remarquons que la définition de "grains" est similaire à celle donnée par la convention de 1960.

De plus, à la lecture de notre réglementation, nous constatons que nos dispositions sont beaucoup plus d'ordre technique et beaucoup plus sévères que la convention.

(55) Règlement sur le chargement des grains, 1955 DORS Cod., 473.

(56) Règlement sur le chargement des grains, DORS/64-387 (1964)
98 G.C. 11, 1193 (No 19, 14-10-64).

Le chapitre VII de la convention: Transport des
Marchandises dangereuses par mer:

Le C.P. 1954-1811 du 23 novembre 1954 intitulé:
"Règlement sur le transport des marchandises dangereuses par
mer", (57) et édicté conformément à l'article 461, 1952 S.R.C.
ch. 29, est plus complet que le chapitre VII de la convention
de 1948.

Suite aux modifications apportées par les DORS/56-404,
DORS/58-432, DORS/60-189, DORS/61-85, DORS/64-280 (58), les
dispositions de ce règlement du 23 novembre 1954 se rappro-
chèrent des termes de la convention de 1960.

Pour être en conformité avec la convention de 1960,
on a ajouté en 1973 une disposition, à savoir: "document de
transfert" qui est analogue à celui prévu par le chapitre VII
de la convention de 1960. (59)

Pour terminer cette étude de l'application de SOLAS
1960 dans l'ordre interne canadien, le DORS/65-412 (60) intitulé:
"Règlement sur les certificats de sécurité", prévoit en son
annexe l'emploi de deux catégories de certificats par les ins-
pecteurs de sécurité, à savoir:

les certificats de sécurité suivant les dispositions
de la convention internationale sur la sauvegarde de la vie
humaine en mer, 1960,

et les certificats de sécurité suivant la Loi sur la
Marine Marchande, autre que les dispositions de SOLAS 1960.

(57) Règlement sur le transport des marchandises dangereuses par
mer, 1955 DORS Cod., 348

(58) Voir annexe VIII de notre mémoire, paragraphe XV.

(59) Règlement sur le transport des marchandises dangereuses par
mer, DORS/73-327 (1973) 107 G.C. 11, 1456 (No 12, 27-6-73)
édicte en vertu de l'article 450, 1970 S.R.C. S-9.

(60) Règlement sur les certificats de sécurité (navires ressortis-
sant à la convention de sécurité), DORS/65-412 (1965) 99
G.C. 11, (No 18, 22-9-65).

ii) Règles internationales pour prévenir les abordages en mer:

Les règles internationales élaborées lors de la convention de 1929 furent portées en annexe de la loi de 1934 ch. 44, alors que les règles internationales de 1948 et de 1960 ne furent pas portées en annexe de la loi introductrice.

Etudions donc ces deux conventions établissant les règles internationales pour prévenir les abordages en mer.

*) Règles internationales pour prévenir les abordages en mer, 1948:

En vertu de l'article 637 de la Loi sur la Marine Marchande de 1934 ch. 44, le Gouverneur en Conseil par le C.P. 1953-1287 (61) révoqua les "règles de routes internationales, 1948" introduites par le C.P. 1493 du 8 avril 1948 (62) et les remplaça par le texte même (32 articles) de la convention tenue à Londres pour l'élaboration des "règles internationales pour prévenir les abordages en mer, 1948".

***) Règles internationales pour prévenir les abordages en mer, 1960:

En vertu de l'article 645 des Statuts Refondus du Canada de 1952 ch. 29 (63), le Gouverneur en Conseil édicta un règlement révoquant et remplaçant les "règles de routes internationales, 1953".

Ce règlement (64) abroge donc l'application de la convention de 1948 dans notre ordre interne et la remplace par des " Règles " qui reproduisent la convention tenue à Londres en 1960.

-
- (61) Règles pour prévenir les abordages en mer, DORS/53-354 (1953)
87 G.C. 11, 715 (No 16, 26-4-53)
- (62) Règles de routes internationales, 1949 DORS Cod., 2598.
- (63) Article 635, 1970 S.R.C. S-9.
- (64) Règles sur les abordages, DORS/65-395 (1965) 99 G.C. 11,
1397 (No 17, 28-9-65).

Nous pouvons lire à l'article 2 de ce règlement:

" Les règles internationales pour prévenir les abordages en mer, énoncées à l'annexe A s'appliquent à tous les navires et aéronefs dans les eaux canadiennes autres que les Grands-Lacs et la rivière Ottawa et le fleuve St-Laurent et leurs eaux tributaires, aussi loin vers l'est que le pont Victoria et l'entrée de la voie maritime du St-Laurent à Montréal, et aux navires et aéronefs canadiens immatriculés au Canada lorsqu'ils sont dans les eaux autres que les eaux canadiennes. "

L'annexe A est intitulée: "Règles internationales pour prévenir les abordages en mer".

Cette annexe introduit les termes mêmes des règles internationales de 1960 dans l'ordre interne canadien. Elle renferme trente et un articles; les règles internationales de 1960 renferment également trente et un articles.

Finalement, en annexe au règlement canadien figurent huit articles (règles) intitulés: "Recommandation concernant l'utilisation des renseignements fournis par le radar en vue de prévenir les abordages en mer".

Ces huit règles reproduisent exactement la "recommandation" annexée aux règles internationales de 1960.

iii) la convention internationale sur les lignes de charge, 1966:

La première convention sur les lignes de charge date de 1930 et elle fut reproduite en annexe de la loi introductrice de 1931 S.C. ch. 49.

En 1966, se tint à Londres une deuxième conférence sur les lignes de charge, conférence visant les "nouveaux navires" tels que définis dans la convention.

Cette convention ne fut pas annexée à la Loi canadienne modifiant la Loi sur la Marine Marchande, de 1968-69 S.C. ch. 53, loi permettant au Gouverneur en Conseil d'établir des règlements pour mettre en vigueur la convention.

Quant aux "anciens navires", ils sont règlementés par le DORS/73-290 (65) qui met en oeuvre la convention sur les lignes de charge de 1930 en répétant dans ce dit règlement les termes de la convention de 1930.

En ce qui concerne les "nouveaux navires", un règlement intitulé: "Règlement concernant les lignes de charge (navires de mer)" (66), fut édicté conformément à l'article 436, 1970 S.R.C. S-9;

ce règlement est divisé en cinq parties comprenant cinquante articles.

Les articles du règlement reprennent l'esprit des articles préliminaires de la convention de 1966.

Et est suivi de trois annexes:

L'annexe 1 du règlement reprend l'annexe 1 de la convention, sauf que la définition de "franc-bord" se retrouve dans les définitions générales à l'article 2 du règlement et non dans l'annexe.

L'annexe 11 du règlement répète l'annexe 11 de la convention, mais a ajouté:

-Région périodique du fleuve St-Laurent.

-Zones des Grands-Lacs de l'Amérique du Nord.

L'annexe 111 du règlement répète l'annexe 111 de la convention, mais le Gouverneur en Conseil a ajouté:

-Le "certificat international de franc-bord délivré en vertu des dispositions de la convention internationale de 1930 sur les lignes de charge au nom du Gouvernement du Canada, par le Ministre des Transports".

(65) Règles générales sur les lignes de charge, DORS/73-290 (1973)
107 G.C. 11, 1276 (No 12, 27-6-73)

(66) Règlement sur les lignes de charge (navires de mer),
DORS/73-176 (1973) 107 G.C. 11, 808 (No 7, 27-3-73).

et le "certificat local de franc-bord (voyages entre les ports du Canada et les voyages en eaux intérieures)".

Nous constatons donc que ce règlement met en oeuvre les dispositions mêmes de la convention de 1966 dans l'ordre juridique interne canadien.

De cette deuxième partie "lorsque la convention n'est pas portée en annexe au texte introductif" il ressort que le législateur n'a pas introduit mot à mot les termes de la convention.

Ainsi, plusieurs articles de la convention n'ont pas été repris par la législation canadienne.

Cependant, une législation n'est pas nécessaire pour mettre en vigueur la convention si les termes de la convention sont compatibles avec la législation existante.

S'il y a incompatibilité et que les termes ne sont pas introduits par une législation, la responsabilité du Canada, en tant que pays contractant, sera engagée.

En certaines occasions nous avons même constaté que le législateur s'est inspiré de l'esprit de la convention pour créer ses propres dispositions.

Quant aux règlements, le Gouverneur en Conseil en plus d'introduire les termes de la convention, a ajouté des dispositions beaucoup plus complètes et souvent plus sévères.

Ces dispositions affectent donc les navires étrangers lorsqu'ils sont dans les limites territoriales du Canada, à moins qu'une disposition législative ou réglementaire n'en limite l'application qu'aux seuls navires canadiens.

Ayant terminé l'étude de l'introduction dans l'ordre interne des conventions multilatérales maritimes, conventions

signées et ratifiées par l'Exécutif canadien, nous verrons au paragraphe suivant que le législateur a même introduit dans l'ordre interne les termes de conventions maritimes non signées ou signées mais non ratifiées par l'Exécutif canadien.

Cette partie aura pour but de démontrer la grande influence de la législation internationale sur la législation nationale.

B - Conventions maritimes non signées ou signées et non ratifiées par l'Exécutif canadien:

1 - Conventions portées en annexe au texte législatif:

Il est à remarquer que les deux conventions portées en annexe au texte législatif ne furent ni signées ni acceptées par l'Exécutif canadien.

De plus, les termes mêmes de ces deux conventions furent introduits dans notre ordre interne.

a) convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, 1924:

Cette convention ne fut ni signée, ni ratifiée par le Canada, mais il est curieux que nous retrouvions dans la Loi sur le transport des marchandises par eaux, 1970 S.R.C. C-15, en annexe, le texte même de la convention de 1924.

Cette loi fut adoptée en 1936.

Les seules modifications apportées à la convention de 1924 par cette loi de 1936 sont les sept articles introductifs précédant les "Règles".

Ces sept articles concernent l'application canadienne des "Règles" à savoir:

au cabotage (art. 2 et 5), la clause paramount (art. 4), l'article 7 stipulant que l'application de ces Règles n'affecte pas la limitation de responsabilité du propriétaire de navire.

Il est cependant compréhensible que le législateur ait adopté ce texte de loi, car en 1936 nous suivions encore de très près la législation adoptée par la Grande-Bretagne.

Or, nous savons que la Grande-Bretagne a signé et ratifié et par la suite adopté dans son ordre interne cette

convention.

Le législateur canadien a donc copié la loi anglaise du transport des marchandises par eau, introduisant de ce fait la convention de 1924 dans notre ordre interne, sans que le Canada ait signé et ratifié cette convention.

Alors, nous trouvons annexé à cette loi de 1936 (loi canadienne) des "Règles" qui reproduisent les mêmes "Règles" contenues dans la convention de 1924.

b) Convention # 23: convention concernant le rapatriement des marins:

Cette convention de l'Organisation Internationale du Travail ne fut pas acceptée par le Canada.

Cependant, elle apparaît en annexe (3ième appendice) de la loi de 1934 ch. 44, Loi sur la Marine Marchande, ainsi que la Recommandation # 27 de l'Organisation Internationale du Travail concernant l'application de la convention # 23 aux capitaines et apprentis.

Les articles 282 et suivant de la loi de 1934 ch. 44 concernent les marins en détresse, et l'article 294 de cette même loi donne au Gouverneur en Conseil le pouvoir d'édicter des règlements concernant les marins en détresse. (67)

Le premier règlement a être édicté fut le : "Règlements canadiens concernant les marins en détresse". (68)

Il fut révoqué par le : "Règlements canadiens concernant les marins en détresse". (69)

De même, ce règlement fut révoqué par le : "Règlement sur les marins en détresse" par le C.P. 1954-2074. (70)

(67) Article 292, article 304 de 1952 S.R.C. ch. 29
Article 277, article 289 de 1970 S.R.C. S-9.

(68) C.P. 609 du 23 mars 1937.

(69) Règlements canadiens concernant les marins en détresse, 1949 DORS Cod., 2943.

(70) Règlement sur les marins en détresse, 1955 DORS Cod., 620.

Comparons les articles du règlement de 1954, les articles de la Loi sur la Marine Marchande, 1970 S.R.C. S-9 et les articles de la convention:

L'article 2(a) de la convention, définition de "navire", est repris par l'article 2 de la Loi sur la Marine Marchande;

l'article 2(b) de la convention, définition de "marin", est repris par l'article 2 de la Loi;

l'article 2(c), définition de "capitaine", est repris par l'article 2 de la Loi;

l'article 2(d), définition de "home trade", est repris par l'article 2 de la Loi, voyage de cabotage;

l'article 3 est repris par l'article 277(a) de la Loi;

l'article 3 est également repris par les articles 289(1) et 290 de la Loi;

l'article 4, articles 283(1) et 291 de la Loi;

l'article 5(1), articles 281 et 290 de la Loi;

l'article 5(2), article 289(2) de la Loi.

Le règlement de 1954 ne vise que les marins ayant résidé au Canada depuis au moins douze mois, tout comme l'article 290 de la Loi sur la Marine Marchande, alors que l'article 6 de la convention vise l'application de la convention par tous les navires immatriculés et faisant partie de la convention.

La Recommandation # 27 concernant l'application de la convention # 23 aux capitaines et apprentis est mise en vigueur dans l'ordre interne canadien par ce règlement.

Les termes mêmes de cette Recommandation tels que reproduits en annexe de la loi de 1934 ch. 44 furent repris par l'annexe du "Règlement sur les marins en détresse" de 1954.

2 - Conventions non portées en annexe au texte législatif:

Parmi les six conventions qui suivent il faut distinguer deux catégories:

- a) les quatre premières conventions furent signées mais non ratifiées par l'Exécutif canadien. Nous constatons aussi qu'une convention fut introduite intégralement dans notre législation, que deux conventions ne furent introduites qu'en partie et finalement que le législateur suivit seulement l'esprit de la dernière convention.
 - b) Les deux dernières conventions ne furent pas signées par l'Exécutif canadien, et le législateur introduisit non pas le texte même de la convention mais seulement l'esprit se dégageant de ses termes.
- a) Conventions signées mais non ratifiées par l'Exécutif canadien:

- i) la convention internationale sur la limitation de la responsabilité du propriétaire de navire, 1957:

Cette convention ne fut pas déposée à la Chambre des Communes.

Par le C.P. 1957-1333 du 9 octobre 1957, la signature de cette convention était autorisée, cependant cette signature ne fut pas suivie par la ratification.

On retrouve aux Statuts du Canada de 1960-61 ch. 32: Loi modifiant la Loi sur la Marine Marchande, l'introduction de cette convention dans l'ordre interne canadien.

Par la refonte des Statuts du Canada en 1970, elle est reproduite aux articles 647 et suivant, chapitre S-9, et nous remarquons que le titre " Limitation de responsabilité" chapeaute les articles 647 à 655 (inclusivement).

Comparons maintenant les termes de la convention
et ceux des articles 647 et suivant:

Articles de la convention

Loi sur la Marine Marchande

Article 1

Article 1(a) est repris par l'article 647(2) a) et b)

Article 1(b) " l'article 647(2) c)

Article 1(c) " l'article 647(2) d)

Article 2 n'est pas répété
dans la Loi

Article 3 " l'article 647(3)

Article 4(b) " l'article 647(4)

Articles 5, 6 et 7 ne sont
pas repris dans la Loi

Article 11(1), (2), (3),
(4) est repris par l'article 648(1), (2), (3),
(4)

Article 111

Article 1 " l'article 647(2) e) et f)

Article 2 " l'article 648(1) et (2)

Articles 3 et 4 ne sont
pas répétés dans la Loi

Article 5 " l'article 651(1)a

Article 6 " l'article 651(1)b

Article 7 " l'article 652(1) et (2) (71)

Article 1V n'est pas
répété dans la Loi

(71) cependant le calcul pour le tonnage n'est pas le même que
celui prévu par la convention.

Articles de la convention

Loi sur la Marine Marchande

Article V

Article 1	est repris par	l'article 654(1)a
Article 2	"	l'article 654(2)
Article 3	"	l'article 654(1)b
Article 4	"	l'article 655
Article 5 n'est pas repris dans la Loi		

Article VI

Article 1	"	l'article 649
Article 2	"	l'article 649(1)
Article 3	"	l'article 649(1) et (2) et l'article 653.

Il faudrait ajouter deux remarques:

La première concerne la limitation de responsabilité établie à 3,100 francs-or par la convention; cette dite limitation établie en francs-or est introduite également en francs-or dans notre loi nationale. (art. 647)

La deuxième, que notre loi nationale est plus large que la convention en prévoyant à l'article 650(1) l'application de la limitation de responsabilité aux propriétaires de docks, canaux et ports.

ii) la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de transport de bagages de passagers par mer, 1967:

La convention de 1967 n'a pas été introduite intégralement dans l'ordre interne canadien comme le fut la convention précédente concernant la limitation de responsabilité des propriétaires de navire.

L'article 656 des Statuts Refondus de 1970 S-9 est la seule disposition de la Loi sur la Marine Marchande relativement aux bagages personnels des passagers.

Cet article 656 reprend l'article 4(3) de la convention, à savoir que sauf convention expresse et par écrit le transporteur ne sera pas responsable en cas de perte ou de dommages à des espèces, titres ou autres valeurs tels que de l'or, de l'argenterie, des montres, de la joaillerie, bijoux ou objets d'art.

La convention distingue entre les bagages personnels autres que bagages de cabine et véhicules, les véhicules et les bagages de cabine pour fixer la limitation de responsabilité du transporteur, alors que la Loi sur la Marine Marchande ne prévoit qu'une limitation fixée à deux cents dollars pour la perte ou avaries aux bagages personnels.

Quant à la limitation de responsabilité, la convention l'a établie à 10,000 francs-or pour les bagages de cabine, soit (10,000 .08 = \$ 800.00),

et établie à 16,000 francs-or pour les bagages autres que de cabine et véhicules, soit (16,000 .08 = \$ 1,280.00).

Cette convention fut déposée à la Chambre des Communes.

La signature, sujette à la ratification, fut autorisée par le C.P. 1967-1023.

iii) Protocole portant modification de la convention pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetages maritimes, 1967:

Cette convention fut déposée à la Chambre des Communes.

Le C.P. 1967-1023 autorisa la signature, sujette à la ratification.

Le protocole de 1967 prévoit que les dispositions de la convention de 1910 s'appliqueront aussi aux services d'assistance et de sauvetages rendus par ou à un bâtiment de guerre ou un navire d'Etat ou un navire exploité ou affrété par un Etat ou une personne de droit public.

Le législateur canadien n'a introduit qu'en partie les dispositions de ce protocole;

ainsi, à l'article 531 de la Loi sur la Marine Marchande 1970 S.R.C. S-9, il n'est prévu que le sauvetage effectué par des navires appartenant à Sa Majesté et non au sauvetage ou assistance rendu à un navire appartenant à Sa Majesté.

Et, "navire appartenant à Sa Majesté" est défini à l'article 2 de cette même Loi comme signifiant " tous navires de guerre et autres bâtiments non immatriculés qui sont détenus par Sa Majesté ou pour son compte du chef d'un pays du Commonwealth".

iv) Conventions de Genève de 1958 sur le Droit de la Mer:

Convention sur la mer territoriale et la zone contigue:

Conventions sur la haute mer:

Convention sur la pêche et la conservation des ressources biologiques de la haute mer:

Ces trois conventions furent signées par le Canada, mais non ratifiées.

Le Canada a suivi dans sa législation nationale les principes énoncés par ces trois conventions:

L'article 4 de la convention sur la mer territoriale et la zone contigue au sujet du tracé des lignes de base droites;

l'article 10 de la convention sur la haute mer concernant l'adoption de mesures nécessaires pour assurer la

sécurité en mer;

l'article 12 de cette même convention quant au devoir d'assistance du capitaine lors d'abordages;

l'article 24 de cette même convention prévoyant l'adoption de règlements pour prévenir la pollution par les hydrocarbures;

l'article 6 de la convention sur la pêche et la conservation des ressources biologiques de la haute mer déclarant l'intérêt spécial de l'Etat riverain au maintien de la productivité des ressources biologiques dans toute partie de la haute mer adjacente à sa mer territoriale et les lignes de fermeture tirées par le Canada aux fins de la pêche exclusive.

Nous constatons que le législateur conserve l'esprit de ces conventions sans, cependant en introduire les termes mêmes dans notre ordre interne.

De ces trois conventions, seule la convention sur la mer territoriale et la zone contigue contient un article qui fut repris littéralement par la législation canadienne, à savoir:

l'article 11 de la convention stipule que: "par hauts-fonds découvrants, il faut entendre les élévations naturelles de terrains qui sont entourées par la mer et découvertes, à marée basse, mais recouvertes à marée haute",

et l'article 3(2) de l'amendement apporté en 1969-70 S.C. ch. 68, amendement à l'article 5 des Statuts du Canada de 1964-65 ch. 22, Loi sur la mer territoriale et les zones de pêche, définissant:

" Aux fins du présent article, les hauts-fonds découvrants sont des élévations naturelles qui sont entourées par la mer et découvertes, à marée basse, mais recouvertes à marée haute".

b) Conventions non signées par l'Exécutif canadien:

i) Convention # 9: convention concernant le placement des marins, 1920:

Cette convention ne fut signée, ni ratifiée par le Canada, mais l'esprit de cette convention fut incorporée dans la Loi sur la Marine Marchande.

Nous la retrouvons aux articles 143 et suivant de la Loi sur la Marine Marchande, 1970 S.R.C. S-9.

Ces articles 143 et suivant forment la Partie III intitulée: Marins - Bureaux d'enrôlement et enrôleurs.

Cette Partie III reprend l'idée de la convention à savoir que le placement des marins ne peut faire l'objet d'un commerce exercé dans un but lucratif par aucune personne, société ou établissement.

Aucune opération de placement ne peut donner lieu de la part des marins d'aucun navire au paiement d'une rémunération quelconque, directe ou indirecte, à une personne, société ou établissement.

L'article 2 de la convention est repris par les articles 145 et 155 de la Loi sur la Marine Marchande;

de plus, l'article 155(2) de la Loi crée une infraction passible d'une amende de cent dollars et de vingt dollars au minimum.

Le Gouverneur en Conseil peut nommer des enrôleurs et des enrôleurs-adjoint.

L'article 4 de la convention est répété par l'article 143 de la Loi, le Gouverneur en Conseil peut établir un bureau d'enrôlement dans tout port du Canada;

l'article 7 est repris par l'article 168(b);

l'article 147 stipule que ne doivent pas être nommés enrôleurs ou enrôleurs-adjoint les personnes vendant des spiritueux, les cabaretiers et les tenanciers de pension.

ii) Convention # 55: convention concernant la responsabilité du propriétaire de navire (maladie et blessures au marin), 1936:

Cette convention ne fut pas signée ni ratifiée par le Canada.

Pendant le législateur canadien a repris les termes de la convention à la Partie IV de la Loi sur la Marine Marchande.

L'article 1 de la convention prévoit que la législation nationale peut définir quelles personnes seront affectées par cette convention; à l'article 2 de la Loi sur la Marine Marchande, 1970 S.R.C. S-9, nous retrouvons une définition de "marin aux fins de la Partie IV".

L'article 2 de la convention est repris par l'article 277(b) de la Loi;

l'article 2(2), l'article 283(1);

l'article 3 , l'article 283(2);

l'article 6 , l'article 283(1);

l'article 7(1), l'article 283(1);

l'article 8 , l'article 216, les biens des marins
décédés.

Dans cette dernière partie consacrée à l'étude de conventions maritimes non signées ou signées et non ratifiées par l'Exécutif canadien, nous remarquons que le législateur a introduit dans l'ordre interne soit les termes mêmes, soit l'esprit de ces conventions.

Nous remarquons aussi que le législateur opéra cette introduction suivant les mêmes modes vus lors de l'étude de l'introduction des conventions signées et ratifiées, c'est-à-dire par législation directe ou par législation déléguée.

Ainsi, sept conventions furent introduites par législation directe et une convention par législation déléguée.

Il peut paraître curieux que nous retrouvions les termes d'une convention, non ratifiée et qui plus est non signée par l'Exécutif canadien, introduite dans notre ordre interne.

Alors, à partir de ces conventions, nous décelons que la législation internationale en matière maritime exerce une influence très marquée sur notre législation nationale.

Ainsi, le législateur, considérant que les termes de la convention sont très adéquats pour l'ordre juridique canadien, adopte les termes mêmes de la convention ou à quelques variantes près.

En règle générale, la ratification par l'Exécutif canadien suit l'adoption, par le Parlement, de la législation introduisant la convention; mais dans les exemples cités, l'Exécutif ne ratifia pas la convention suite à l'adoption de la législation et ce pour des raisons d'ordre purement politiques.

Par conséquent, la convention ne fut pas ratifiée et la législation introduisant la convention, demeura.

En guise de conclusion de ce chapitre 11 : " Le degré d'introduction des conventions multilatérales maritimes dans l'ordre interne canadien", nous ajoutons que l'introduction de ces conventions s'effectue selon divers degrés.

Ainsi, à certaines occasions le législateur ou le Gouverneur en Conseil a copié intégralement la convention; en d'autres occasions, il en a seulement adopté l'esprit; finalement, il a parfois introduit seulement quelques termes de la convention.

Dans les deux dernières situations, cela s'explique

par le fait que les termes de la convention étaient compatibles avec la législation existante.

Pour terminer, nous avons remarqué que pour certaines conventions le législateur a introduit quelques termes de la convention dans la législation et a conféré également au Gouverneur en Conseil le pouvoir d'édicter des règlements pour donner force de loi à la convention.

Ainsi nous retrouvons les dispositions de la convention en deux endroits différents, (dans la législation et dans un règlement), mais dans ces cas, le législateur a bien spécifié que les règlements devront être en tous points conformes à la convention.

CONCLUSION:

Cette étude de textes de conventions, de lois et de règlements concerne essentiellement l'application du Droit International Privé Maritime dans notre ordre interne canadien.

Considérant les dispositions de ces conventions multilatérales maritimes valables pour les sujets canadiens, le législateur s'en inspira et modela la loi canadienne selon ces conventions.

En adoptant une loi pour mettre en vigueur ces conventions, le législateur canadien était beaucoup plus préoccupé par le bien-être, la sauvegarde des intérêts des sujets canadiens que par la ratification de la convention par l'Exécutif.

Un certain manque d'intérêt du législateur canadien pour les affaires internationales en général explique peut-être en partie les nombreuses variantes dans l'introduction des conventions multilatérales maritimes dans l'ordre interne (1) et crée une lacune dans le processus législatif canadien de mise en vigueur de ces dites conventions.

Il ressort de cette étude que l'introduction de ces conventions dans l'ordre interne n'est pas uniforme.

Nous avons constaté que huit conventions sont introduites par législation directe, alors que treize autres conventions furent introduites par législation déléguée, dont neuf d'entre elles renferment des dispositions d'un niveau très technique.

(1) Par les interventions de plus en plus fréquentes des Parlem-
entaires, nous pouvons nous rendre compte que cet intérêt pour
les affaires internationales, depuis 1967, grandit.
(Débats de la Chambre des Communes)

De plus, six lois et trois règlements contiennent en annexe le texte de la convention (totalisant seize conventions, dont neuf de l'Organisation Internationale du Travail), alors que seulement cinq conventions ne sont pas annexées.

Nous avons aussi remarqué, suivant la comparaison faite entre les termes de la convention et de la loi ou du règlement mettant en vigueur la convention, que trois lois et sept règlements reprennent les termes de la convention. De plus, deux lois et six règlements ne reproduisent qu'en partie la convention et ajoutent des dispositions plus sévères afin d'être conformes avec les lois existantes et la politique canadienne.

Egalement, nous avons noté que trois règlements, portant en annexe la convention, reproduisent intégralement les termes de la convention.

Pour terminer, nous avons comparé les dispositions de conventions non signées ou non ratifiées aux dispositions des lois ou règlements mettant en vigueur ces dites conventions, et avec surprise, nous avons constaté que deux lois reprennent les termes mêmes de la convention, que trois lois s'inspirent de l'esprit de la convention et que trois règlements reproduisent dans son ensemble les dispositions de la convention.

Le législateur canadien n'est probablement pas le seul à blâmer. Un manque d'intérêt semble prévaloir aussi dans le fonctionnarisme, celui-ci étant hautement bureaucraté, il en résulte une lenteur administrative.

Ainsi nous avons vu que, en règle générale, le Parlement adoptait une loi de mise en vigueur de la convention dans l'ordre interne ou donnait des pouvoirs au Gouverneur en Conseil pour édicter des règlements; que la ratification suivait

cette adoption législative et que seulement quelques années plus-tard le Gouverneur Général proclamait cette loi en vigueur ou le Gouverneur en Conseil édictait des règlements.

Ce manque d'uniformité pour l'introduction des conventions multilatérales maritimes dans l'ordre interne complique considérablement la recherche de la localisation de la législation adoptant la convention.

Il y aurait sûrement lieu d'adopter une procédure-cadre, souffrant cependant quelques flexibilités pour les cas particuliers.

Ainsi, lors de l'adoption par le Parlement, d'une loi de mise en vigueur de la convention dans l'ordre interne, le titre devrait autant que possible contenir l'intitulé de la convention.

L'article 2 de cette loi devrait énoncer une formule stipulant que la convention, telle que portée en annexe de la loi, est approuvée et a force de loi.

Autant que possible il conviendrait donc d'annexer la convention à la loi.

Un troisième article devrait être inséré dans le corps de la loi, donnant au Gouverneur en Conseil le pouvoir d'édicter des règlements conformes, sous tous rapports, à la convention, dans les cas où la convention traite de sujets très techniques.

Ainsi, le citoyen saurait en regardant les Statuts du Canada annuels ou refondus si la convention recherchée l'oblige juridiquement.

Ceci n'est qu'une suggestion pour pallier à la complexité et à l'hermétisme de l'introduction dans l'ordre interne de certaines conventions maritimes.

Enfin, il serait de bon aloi que le groupe de travail sur le Code Maritime, sous l'égide du ministère de la Justice, consacre un Livre de ce Code Maritime aux conventions maritimes.

Ce Livre pourrait être intitulé: Conventions Maritimes.

D'une part, ce Livre pourrait comprendre le texte législatif de mise en vigueur des conventions dans l'ordre interne canadien, et d'autre part, porter en annexe les textes des conventions et les références aux règlements pertinents pour l'application de ces dites conventions.

Et dans le but de former un tout homogène, ces règlements pourraient fort bien être annexés à ce Livre.

B I B L I O G R A P H I E

OUVRAGES:

- CRAIES, On Statute Law, 1971, 7e édit., London, 640 p.
- GOTLIEB, A., Canadian Treaty Making, Toronto, Butterworths, 1968, 107 p.
- HALLSBERRY, Laws of England, third ed., London, Butterworths, 1963, Vol-7, Vol-28, Vol-38.
- HEAD, I.L., This Fire Proof House, Oceana, Toronto, 1967.
- HENDRY, J. M., Treaties and Federal Constitutions, Washington D.C., Public Affairs Press, 1955, 186 p.
- HOLLOWAY, K., Modern Trends in Treaty Law, Stevens, Oceana, 1967, 737 p.
- JACOMY-MILLETTE, A-M, L'Introduction et l'application des Traités internationaux au Canada, Paris, 1971.
- MACDONALD, R. ST-J., Canadian perspectives on International Law and Organisation, Toronto, 1974
- PHARAND, D., The Law of the Sea of the Arctic, with special reference to Canada, Univ. d'Ottawa Press, Ottawa, 1973
- PHILIPS, H., Constitutional and Administrative Law, London, Fourth ed., 1967
- WHEARE, K.C., Federal Government, fourth ed., London, N.Y., Toronto, 1963

ARTICLES DE REVUES:

- BOURNE, C.B., International Law, Unimplemented Treaties, their effect on Municipal Law, (1951) 29 C.B.R. 968
- COHEN, M., Some International Law problems of interest to Canada and to Canadian Lawyers, (1955) 33 C.B.R. 389

- DAGGETT, A. P., Treaty Legislation in Canada, (1938) 16 C.B.R. 159
- DEENER, D. R., Treaty Powers in a federal parliamentary system, A.S.I.L. Proceedings, 288 (1959)
- DELISLE, R. J., Treaty Making Power in Canada, Backgrounds Papers and Reports, p. 115, Toronto, 1967.
- DIENER, G., Principes du droit international privé maritime, 1935 A.D.I. 405-482, t. 51
- DRIEDGER, Subordinate Legislation, (1960) 38 C.B.R. 1
- FRIEDMAN, W., Canadian Approach to International Law, (1963-64) 19 Int. Jour., 77
- GRENON, J.Y., De la conclusion des traités et de leur mise en oeuvre au Canada, (1962) 40 C.B.R. 151
- JENNINGS, I., Dominion legislation and treaties, (1937) 15 C.B.R. 455
- KELSEN, H., Les rapports de système entre le droit interne et le droit international public, 1926 A.D.I. 227-231, t.14
- MACDONALD, R. ST-J., Public international problems arising in canadian courts, (1956) 11 U.T.L.J. 224
- Mac DONALD, V.C., Canada's power to perform treaty obligations, (1933) 11 C.B.R. 581
- MACLAREN, G.F., Delegation and discretionary powers, (1966) 44 C.B.R. 679
- MATAS, R.J., Treaty Making in Canada, (1947) 25 C.B.R. 458
- MESTRE, A., Les traités et le droit interne, 1931 A.D.I. 233-306, t. 38
- NEHL, J.P. The treaty enforcement power in federal Constitutions, (1950) 28 C.B.R. 1051
- READ, J. E., International Agreements, (1948) 26 C.B.R. 520
- RODIERE, R., Les tendances contemporaines du droit privé maritime international, 1972 Académie de Droit International (Recueil des Cours) 329-410, Vol-1

SZABLOWSKI, G.J., Creation and implementation of treaties in Canada, (1956) 34 C.B.R. 28

TRIEPEL, C.H., Les rapports entre le droit interne et le droit international, 1923, Académie de Droit International (Receuil des Cours) 123-176, Vol-1

VANEK, D.C., Is international law part of the Law of Canada? (1950) 8 U.T.L.J. 251

WALZ, G.A., Les rapports du droit international et du droit interne, 1937 A.D.I. 375-456, t. 61

AUTRES:

CANADA, Débats de la Chambre des Communes.

CANADA, Débats du Sénat.

CANADA, Some aspects of Canadian Treaty Law and Practice, Department of External Affairs, External Affairs, 1967, p-369

CANADA, Gazette Officielle, Partie 11.

CANADA, Statuts du Canada.

CONVENTIONS INTERNATIONALES:

De l'Organisation Internationale du Travail.

De Bruxelles.

De l'Organisation Maritime Consultative Intergouvernementale.

J U R I S P R U D E N C E

- 1 - Albany Packing Co Inc. V Registrar of Trade Mark, 1940 Ex.C.R. 256.
- 2 - Arrow River and Tributaries and Boom Co Ltd. V Pigeon Timber Co Ltd., 1932 S.C.R. 495.
- 3 - Attorney-General for Canada V Attorney-General for Ontario, 1937 A.C. 327.
- 4 - Bitter V Secretary of State of Canada, (1944) 3 D.L.R. 483.
- 5 - Chung Chi Cheung V The King, (1939) A.C. 160.
- 6 - Daniels V White and the Queen, 1968 S.C.R. 517.
- 7 - Francis V La Reine, 1956 S.C.R. 618.
- 8 - Re Arrow River and Tributaries and Boom Co Ltd, (1931) 1 D.L.R. 260.
- 9 - Re les Droits miniers sous-marins, 1967 S.C.R. 792.
- 10 - Re Regulation and control of Radio communication in Canada, 1932 A.C. 304.
- 11 - Regina V Canadian Labour Relation Board ex. p. Federal electric corporation, (1964) 44 D.L.R. 440.
- 12 - Swait V Maritime Transportation Union, (1967) 61 D.L.R. 317.
- 13 - The Dunbar dredging V The Ship Milwaukee, 1907 Ex.C.R. 179.
- 14 - The Foreign Legations Case, (1943) 2 D.L.R. 481.
- 15 - The Ship North V The King, (1906) 37 S.C.R. 385.

TABLE DES MATIERES

1 - Les modes d'introduction des conventions multilatérales maritimes dans l'ordre interne canadien:	..... p. 11
A - Par législation directe	..... p. 11
1) Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage, 1910	..... p. 11
2) Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetages maritimes, 1910	..... p. 12
3) Convention de l'Organisation Internationale du Travail: Convention # 7: convention fixant l'âge minimum d'admission des enfants au travail maritime, 1920	..... p. 12
4) Convention # 8: convention concernant l'indemnité de chômage en cas de perte par naufrage, 1920	..... p. 13
5) Convention # 15: convention fixant l'âge minimum d'admission des gens au travail en qualité de soutiers ou chauffeurs, 1921	..... p. 13
6) Convention # 16: convention concernant l'examen médical obligatoire des enfants et des jeunes gens employés à bord des bateaux, 1921	..... p. 13
7) Convention # 22: convention concernant le contrat d'engagement des marins, 1926	..... p. 16

8) Convention # 58: convention fixant l'âge minimum d'admission des enfants au travail maritime, 1936	..... p. 16
B - Par législation déléguée:	..... p. 18
1) La convention internationale pour la prévention de la pollution de la mer par les hydrocarbures, 1954	..... p. 22
2) La convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, 1960	..... p. 24
a) SOLAS 1929	..... p. 25
b) SOLAS 1948	..... p. 26
c) SOLAS 1960	..... p. 27
3) Les règles internationales pour prévenir les abordages en mer, 1960	..... p. 29
a) Règlement international pour prévenir les abordages en mer, 1929	..... p. 29
b) Règlement international pour prévenir les abordages en mer, 1948	..... p. 30
c) Règlement international pour prévenir les abordages en mer, 1960	..... p. 30
4) La convention internationale sur les lignes de charge, 1966	..... p. 32
a) La convention internationale sur les lignes de charge, 1930	..... p. 32
b) La convention internationale sur les lignes de charge, 1966	..... p. 34
5) Convention # 68: convention concernant l'alimentation et le service de table à bord des navires, 1946	..... p. 36

6) Convention # 69: convention concernant le diplôme de capacité professionnelle des cuisiniers de navire, 1946	..... p. 38
7) Convention # 73: convention concernant l'examen médical des gens de mer, 1946	..... p. 39
8) Convention # 74: convention concernant les certificats de capacité de matelots qualifiés, 1946	..... p. 40
11 - Le degré d'introduction des conventions multilatérales maritimes dans l'ordre interne canadien:	..... p. 45
A - Conventions maritimes signées et ratifiées par l'Exécutif canadien	..... p. 45
1- Lorsque la convention est annexée au texte introductif:	..... p. 45
a) Législation directe mettant en vigueur la convention telle que portée en annexe de la loi introductrice	..... p. 45
i) Convention # 7: convention fixant l'âge minimum d'admission des enfants au travail maritime, 1920	..... p. 47
ii) Convention # 8: convention concernant l'indemnité de chômage en cas de perte par naufrage, 1920	..... p. 48
iii) Convention # 15: convention fixant l'âge minimum d'admission des gens au travail en qualité de soutiers ou chauffeurs, 1921	..... p. 49

iv) Convention # 16: convention concernant l'examen médical obligatoire des enfants et des jeunes gens employés à bord des bateaux, 1921	..... p. 51
v) Convention # 22: convention concernant le contrat d'enga- gement des marins, 1926	..... p. 51
b) Législation déléguée mettant en vigueur la convention annexée au texte introductif:	..... p. 57
i) Dont les dispositions du droit interne reprennent les termes de la convention:	..... p. 57
*) Règlement international pour prévenir les abordages en mer, 1929	..... p. 57
***) Convention # 68: convention concernant l'alimentation et le service de table à bord des navires, 1946	..... p. 57
****) Convention # 73: convention concernant l'examen médical des gens de mer, 1946	..... p. 60
ii) Législation déléguée dont les dispositions du droit interne diffèrent sensiblement des termes de la convention:	..... p. 63
*) Convention internationale pour la prévention de la pollution de la mer par les hydrocarbures, 1954	..... p. 63

**)	Convention # 69: convention concernant le diplôme de capa- cité professionnelle des cuisi- niers de navire, 1946	..... p. 69
***)	Convention # 74: convention concernant les certificats de capacité de matelots qualifiés, 1946	..... p. 73

2 -	Lorsque la convention n'est pas portée en annexe au texte introductif:	..... p. 78
a)	introduction de la convention par législation directe:	..... p. 78
i)	la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'abordages, 1910	..... p. 78
ii)	la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetages maritimes, 1910	..... p. 80
iii)	Convention de Genève de 1958 sur le Droit de la Mer: Convention sur le plateau continental:	..... p. 81
b)	introduction de la convention par législation déléguée:	..... p. 83
i)	la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, 1960	..... p. 83
*)	SOLAS 1929	..... p. 83
**)	SOLAS 1948	..... p. 83
***)	SOLAS 1960	..... p. 84

ii) Règles internationales pour prévenir les abordages en mer	..... p. 93
*) Règles internationales pour prévenir les abordages en mer, 1948	..... p. 93
***) Règles internationales pour prévenir les abordages en mer, 1960	..... p. 93
iii) La convention internationale sur les lignes de charge, 1966	..... p. 94
 B - Conventions maritimes non signées ou signées et non ratifiées par l'Exécutif canadien:	..... p. 98
1 - Conventions portées en annexe au texte législatif	..... p. 98
a) convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, 1924	..... p. 98
b) convention # 23: convention concernant le rapatriement des marins	..... p. 99
2 - Conventions non portées en annexe au texte législatif	..... p. 101
a) Conventions signées mais non rati- fiées par l'Exécutif canadien	..... p. 101
i) la convention internationale sur la limitation de la respon- sabilité du propriétaire de navire, 1957	..... p. 101
ii) la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de transport de bagages de passagers par mer, 1967.....	p. 103

iii) Protocole portant modification de la convention pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetages maritimes, 1967	..... p. 104
iv) Conventions de Genève de 1958 sur le Droit de la Mer: Convention sur la mer territoriale et la zone contigue: Convention sur la haute mer: Convention sur la pêche et la con- servation des ressources biologiques de la haute mer:	..... p. 105
b) Conventions non signées par l'Exécutif canadien	..... p. 107
i) Convention # 9: convention concernant le placement des marins, 1920	..... p. 107
ii) Convention # 55: convention concernant la responsabilité du propriétaire de navire (maladie et blessures au marin) 1936	..... p. 108

A N N E X E - 1

CONVENTIONS DEPOSEES A LA CHAMBRE DES COMMUNES

Convention # 7 (O.I.T) -	Déposée le 28 mai 1921
Convention # 8 " -	Déposée le 28 mai 1921
Convention # 15 " -	Déposée le 28 mai 1921
Convention # 16 " -	Déposée le 28 mai 1921
Convention # 22 " -	Déposée le 8 février 1935
Convention # 58 " -	Déposée le 21 mai 1951
Convention # 68 " -	Déposée le 28 février 1947
Convention # 69 " -	Déposée le 28 février 1947
Convention # 73 " -	Déposée le 28 février 1947
Convention # 74 " -	Déposée le 28 février 1947
Convention SOLIAS 1929 -	Déposée
Convention SOLIAS 1948 -	Déposée le 28 juin 1950
Convention internationale pour la prévention de la pollution de la mer par les hydrocarbures, 1954 -	Déposée le 22 février 1955
Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de transport de bagages de passagers par mer, 1967 -	Déposée le 13 mars 1968
Protocole portant modification de la convention pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetages maritimes, 1967 -	Déposée le 13 mars 1968

A N N E X E - 11

CONVENTIONS NON DEPOSEES A LA CHAMBRE DES COMMUNES:

- La convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'abordages, 1910;
- La convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetages maritimes, 1910;
- La convention internationale sur les lignes de charge, 1930;
- La convention internationale sur les lignes de charge, 1966;
- La convention SOLAS 1966;
- La convention pour prévenir les collisions maritimes, 1960;
- Amendement de la convention internationale pour la prévention de la pollution de la mer par les hydrocarbures, 1962.

A N N E X E - 111

CONVENTIONS PORTEES EN ANNEXE DE LA LOI INTRODUCTRICE

- 1924 S.C. ch. 35 (O.I.T., # 7, 8, 15, 16);
1931 S.C. ch. 49 (SOLAS 1929 - Lignes de charge 1930);
1934 S.C. ch. 44 (O.I.T., # 22);
1934 S.C. ch. 44 (O.I.T., # 23);
1948 S.C. ch. 35 (O.I.T., # 68, 69, 73, 74);
1950 S.C. ch. 26 (SOLAS 1948);
1956 S.C. ch. 34 (Pollution 1954).
-

A - ANNEXES A LA LOI DE 1934 ch. 44

- 1er APPENDICE: Partie I - Convention # 7
Partie II - Convention # 8
Partie III - Convention # 15
Partie IV - Convention # 16
- 2e APPENDICE: Convention # 22
- 3e APPENDICE: Convention # 23
- 4e APPENDICE: Convention SOLAS 1929
Annexe - I - Règlement - Construction
Annexe - II - Règlement international pour
prévenir les abordages.
- 5e APPENDICE: Convention sur les lignes de charge, 1930
- 13e APPENDICE: Convention # 68, 69, 73, 74.

B - ANNEXES AUX STATUTS REFONDUS DE 1952 et 1970

1952 S.R.C. ch. 29

1970 S.R.C. S-9

1er APPENDICE:

PARTIE I - Convention # 7

PARTIE II - Convention # 8

PARTIE III - Convention # 15

PARTIE IV - Convention # 16

NR

2e APPENDICE: Convention # 22

3e APPENDICE: Convention # 23

4e APPENDICE: Convention SOLAS
1948, révoquée par
1964-65 S.C. ch. 39,
art. 39

5e APPENDICE: Convention sur les
lignes de charge,
1930

NR

13e APPENDICE: Convention # 73

Convention # 74

NR

Convention # 68

Convention # 69

14e APPENDICE: Convention pour
prévenir la pollu-
tion de la mer par
les hydrocarbures,
(ajoutée par 1956
S.C. ch. 34)

NR

A N N E X E - 1 V

LOIS DONT LE TITRE OU LE PREAMBULE REFERENT A LA
CONVENTION:

- Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'abordages, 1910
1914 S.C. ch. 13 (Titre et préambule)
- Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetages maritimes, 1910
1914 S.C. ch. 13 (Titre et préambule)
- Conventions de l'O.I.T. # 7, 8, 15, 16
1924 S.C. ch. 12 (Titre et préambule)
- Convention SOLAS 1929 et convention internationale sur les lignes de charge 1930
1931 S.C. ch. 49 (Titre).

A N N E X E - V

LEGISLATION DONNANT LE POUVOIR AU GOUVERNEUR EN
CONSEIL D'EDICTER DES REGLEMENTS POUR METTRE EN
VIGUEUR LES TERMES DE LA CONVENTION:

- Convention SOLAS 1929 et Lignes de charge 1930:
1931 S.C. ch. 49, art. 4
- Convention pour prévenir les collisions, 1948, 1960:
1934 S.C. ch. 44, art. 637
1970 S.R.C. S-9, art. 635
- Conventions de l'O.I.T. # 68, 69, 73, 74:
1948 S.C. ch. 35, art. 21
- Convention SOLAS 1948:
1950 S.C. ch. 26, art. 25
- Convention pour la prévention de la pollution, 1954:
1956 S.C. ch. 34, art. 25
- Convention SOLAS 1960:
1964-65 S.C. ch. 39, art. 9
- Amendement de la convention pour la prévention de la
pollution de la mer par les hydrocarbures, 1962:
1964-65 S.C. ch. 39, art. 31
- Convention internationale sur les lignes de charge, 1966:
1968-69 S.C. ch. 53, art. 16

A N N E X E - V I

ARTICLES SPECIFIQUES DE LA LOI METTANT EN VIGUEUR
LA CONVENTION:

- Convention SOLAS 1929 et convention internationale sur
les lignes de charge 1930:
1931 S.C. ch. 49, article 2

ARTICLE APPROUVANT LA CONVENTION:

- Convention internationale pour prévenir la pollution de
la mer par les hydrocarbures, 1954:
1956 S.C. ch. 34, article 25

A N N E X E - V I I

LOIS METTANT EN VIGUEUR LES CONVENTION RATIFIEES
PAR LE CANADA:

- 1914 S.C. ch. 13 (Abordages et Assistance, 1910)
- 1924 S.C. ch. 12 (Conventions # 7, 8, 15, 16)
- 1931 S.C. ch. 49 (SOLAS 1929, Lignes de charge 1930)
- 1934 S.C. ch. 44 (Convention # 22)
- 1948 S.C. ch. 35 (Conventions # 58, 68, 69, 73, 74)
- 1950 S.C. ch. 26 (SOLAS 1948)
- 1956 S.C. ch. 34 (Pollution, 1954)
- 1964-65 S.C. ch. 39 (SOLAS 1960, amendement de
Pollution, 1962)
- 1968-69 S.C. ch. 53 (Lignes de charge, 1966)

A N N E X E - V I I I

REGLEMENTS METTANT EN VIGUEUR LES CONVENTIONS
INTERNATIONALES ETUDIEES:

1 - Règlements pour prévenir les abordages en mer:

- Règles de routes internationales, C.P. 259 du 9 fév. 1897.
Révoqué par: Règles de routes internationales, 1949 DORS Cod 2598.
- Révoqué par: Règles pour prévenir les abordages en mer,
DORS/53-354 (1953) 87 G.C. 11, 715 (No 16, 26-4-53)
- Révoqué par: Règles sur les abordages, DORS/65-395 (1965)
99 G.C. 11, 1397 (No 17, 28-9-65) * (1)
- Amendé par: Règles sur les abordages, DORS/72-48 (1972)
106 G.C. 11, 287 (No 5, 8-3-72)
- Amendé par: Règles sur les abordages, DORS/74-462 (1974)
108 G.C. 11, 2274 (No 15, 14-8-74)

CONVENTION SOLAS

11 - Règlements sur les certificats de sécurité (navire ressortis-
sant à la convention de sécurité):

- Règlement concernant la forme des certificats selon la
convention de sécurité et les certificats d'inspection
des navires ressortissant à la convention de sécurité:
C.P. 398 du 25 février 1938.
- Révoqué par: Même titre: DORS/53-407 (1953) 87 G.C. 11, 1017
(No 19, 14-10-53)
- Révoqué par: Même titre: DORS/54-560 (1954) 88 G.C. 11, 1955
(No 23, 8-12-54).

(1) L'astérisque (*) signifie que le règlement est actuellement en vigueur.

Révoqué par: Règlement sur les certificats de sécurité
(navire ressortissant à la convention de
sécurité): DORS/65-412 (1965) 89 G.C. 11,
(No 18, 22-9-65) *

III - Certificats d'inspection des navires ne ressortissant pas
à la convention de sécurité:

- Règlement concernant la forme des certificats d'inspection
des navires ne ressortissant pas à la convention de sécurité:
1949 DORS Cod, 2408, C.P. 833 du 25 avril 1938.

Révoqué par: Même titre: 1955 DORS Cod., 344, C.P. 1954- 1748 *

Amendé par: Même titre: DORS/54-562 (1954) 88 G.C. 11, 1972,
(No 23, 8-12-54)

Amendé par: Même titre: DORS/57-343 (1957) 91 G.C. 11,
(No 17, 11-9-57)

Amendé par: Même titre: DORS/60-253 (1960) 94 G.C. 11, 815,
(No 12, 22-6-60)

IV - Certificats de sécurité selon la convention:

- Règlement sur l'acceptation intérimaire des certificats
de sécurité selon la convention: DORS/65-230 (1965) 99 G.C. 11,
830 (No 12, 23-6-65)

V - Navires non-canadiens - Décret sur la sécurité:

- Décret étendant aux navires immatriculés en dehors du
Canada l'application de l'article 115 et de la Partie
VII de la Loi sur la Marine Marchande: DORS/54-414 (1954)
88 G.C. 11, (No 18, 22-9-54)

Révoqué par: Même titre: DORS/57-459 (1957) 91 G.C. 11,
(No 22, 27-11-57)

Révoqué par: Même titre: DORS/67-149 (1967) 101 G.C. 11, 546
(No 7, 12-4-67).

Révoqué par: Même titre: DORS/67-219 (1967) 101 G.C. 11, 790
(No 9, 10-5-67)

Révoqué par: Décret sur la sécurité des navires non-canadiens: *
DORS/69-472 (1969) 103 G.C. 11, 1478 (No 19, 8-10-69)

V1 - Construction des machines des navires à vapeur:

- Règlement concernant l'inspection des chaudières et machines des navires à vapeur: C.P. 569 du 10 mars 1922.

Révoqué par: Même titre: C.P. 3111 du 13 juillet 1948,
1949 DORS Cod., 2737.

Révoqué par: Règlement sur la construction des machines des navires à vapeur: DORS/55-100 (1955) 89 G.C. 11, 1284 (No 7, 13-4-55) *

Amendé par: Même titre: DORS/55-373 (1955) 89 G.C. 11, 1829
(No 19, 12-10-55)

" " " " DORS/56-312 (1956) 90 G.C. 11, 963
(No 17, 12-9-56)

" " " " DORS/57-101 (1957) 91 G.C. 11, 293
(No 7, 10-4-57)

" " " " DORS/57-325 (1957) 91 G.C. 11, 1011
(No 16, 28-8-57)

" " " " DORS/58-445 (1958) 92 G.C. 11, 1325
(No 21, 12-11-58)

" " " " DORS/59-406 (1959) 93 G.C. 11, 1127
(No 20, 28-10-59)

" " " " DORS/60-258 (1960) 94 G.C. 11, 837
(No 12, 22-6-60)

" " " " DORS/61-142 (1961) 95 G.C. 11, 588
(No 8, 26-4-61)

" " " " DORS/64-470 (1964) 98 G.C. 11, 1363
(No 23, 9-12-64)

" " " " DORS/66-239 (1966) 100 G.C. 11, 233
(No 11, 8-6-66)

" " " " DORS/67-126 (1967) 101 G.C. 11, 430
(No 6, 22-3-67)

" " " " DORS/67-564 (1967) 101 G.C. 11, 1830
(No 22, 22-11-67)

" " " " DORS/71-319 (1971) 105 G.C. 11, 1111
(No 14, 28-7-71)

" " " " DORS/71-550 (1971) 105 G.C. 11, 1839
(No 21, 10-11-71)

" " " " DORS/73-439 (1973) 107 G.C. 11, 1890
(No 16, 22-8-73)

Amendé par: Même titre: DORS/74-167 (1974) 108 G.C. 11, 1083
 (No 6, 27-3-74)
 " " " " DORS/74-283 (1974) 108 G.C. 11, 1556
 (No 10, 22-5-74).

VII - Inspection des machines des navires à vapeur:

- Article 1 à 25 de la Partie 1 des règlements concernant
 l'inspection des chaudières et machines des navires à
 vapeur, C.P. 3111 du 13 juillet 1948, 1949 DORS Cod., 2737
 et

Règlement concernant l'inspection des chaudières en
 application de l'article 473 (A) de la Loi sur la
 Marine Marchande 1934 ch. 44, C.P. 4408 du 31 août 1948.

Révoqués par: Règlement concernant l'inspection des machines
 des navires à vapeur: C.P. 1954-580 du 14 avril
 1954, 1955 DORS Cod., 288 *

Amendé par: Même titre: DORS/56-200 (1956) 90 G.C. 11, 639
 (No 12, 27-6-56)
 " " " " DORS/56-309 (1956) 90 G.C. 11, 960
 (No 17, 12-9-56)
 " " " " DORS/57-104 (1957) 91 G.C. 11, 297
 (No 7, 10-4-57)
 " " " " DORS/57-346 (1957) 91 G.C. 11, 1040
 (No 17, 11-9-57)
 " " " " DORS/57-458 (1957) 91 G.C. 11, 1315
 (No 22, 27-11-57)
 " " " " DORS/58-360 (1958) 92 G.C. 11, 1126
 (No 17, 10-9-58)
 " " " " DORS/60-256 (1960) 94 G.C. 11, 832
 (No 12, 22-6-60)
 " " " " DORS/61-243 (1961) 95 G.C. 11, 807
 (No 12, 28-6-61)
 " " " " DORS/63-298 (1963) 97 G.C. 11, 919
 (No 16, 28-8-63)
 " " " " DORS/65-228 (1965) 99 G.C. 11, 815
 (No 12, 23-6-65)
 " " " " DORS/67-563 (1967) 101 G.C. 11, 1824
 (No 22, 22-11-67)
 " " " " DORS/ 69-47 (1969) 103 G.C. 11, 256
 (No 3, 12-2-69)
 " " " " DORS/69-258 (1969) 103 G.C. 11, 785
 (No 11, 11-6-69).

VIII - Construction des coques:

- Règlement sur la construction des coques: DORS/58-89
(1958) 92 G.C. 11, 293 (No 5, 12-3-58) *

Amendé par: Même titre: DORS/60-396 (1960) 94 G.C. 11, 1244
(No 17, 14-9-60)

" " " " DORS/61-175 (1961) 95 G.C. 11, 691
(No 9, 10-5-61)

" " " " DORS/64-122 (1964) 98 G.C. 11, 395
(No 7, 8-4-64)

" " " " DORS/64-394 (1964) 98 G.C. 11, 1223
(No 19, 14-10-64)

" " " " DORS/66-109 (1966) 100 G.C. 11, 281
(No 5, 9-3-66)

" " " " DORS/67-148 (1967) 101 G.C. 11, 537
(No 7, 12-4-67)

" " " " DORS/70-304 (1970) 104 G.C. 11, 764
(No 14, 22-8-70)

" " " " DORS/71-516 (1971) 105 G.C. 11, 1767
(No 20, 27-10-71)

" " " " DORS/72-209 (1972) 106 G.C. 11, 941
(No 12, 26-6-72)

" " " " DORS/73-299 (1973) 107 G.C. 11, 1397
(No 12, 27-6-73)

" " " " DORS/73-391 (1973) 107 G.C. 11, 1695
(No 14, 25-8-73)

" " " " DORS/74-406 (1974) 108 G.C. 11, 2010
(No 14, 24-7-74).

IX - Inspection des coques:

- Règlement relatif à l'inspection de la coque et de
l'équipement du navire: C.P. 2253 du 23 décembre 1904.

Révoqué par: Règlement sur l'inspection des coques: *
C.P. 1954-880 du 10 juin 1954, 1955 DORS Cod., 312

Amendé par: Même titre: DORS/56-274 (1956) 90 G.C. 11, 841
(No 15, 8-8-56)

" " " " DORS/56-389 (1956) 90 G.C. 11, 1148
(No 20, 24-10-56)

Amendé par: Même titre: DORS/57-102 (1957) 91 G.C. 11, 294
 (No 7, 10-4-57)

" " " " DORS/57-213 (1957) 91 G.C. 11, 590
 (No 12, 26-6-57)

" " " " DORS/58-81 (1958) 92 G.C. 11, 273
 (No 5, 12-3-58)

" " " " DORS/61-242 (1961) 95 G.C. 11, 803
 (No 12, 28-6-61)

" " " " DORS/63-299 (1963) 97 G.C. 11, 923
 (No 16, 28-8-63)

" " " " DORS/64-469 (1964) 98 G.C. 11, 1359
 (No 23, 9-12-64)

" " " " DORS/65-104 (1965) 99 G.C. 11, 341
 (No 6, 24-3-65)

" " " " DORS/67-427 (1967) 101 G.C. 11, 1397
 (No 17, 13-9-67)

" " " " DORS/69-46 (1969) 103 G.C. 11, 245
 (No 3, 12-2-69)

" " " " DORS/73-519 (1973) 107 G.C. 11, 2307
 (No 18, 26-9-73).

X - Équipement de sauvetage:

- Règlement concernant les engins de sauvetage:
 1949 DORS Cod., 2345

Révoqué par: Même titre: 1955 DORS Cod., 419

Révoqué par: Règlement sur l'équipement de sauvetage: DORS/57-242
 (1957) 91 G.C. 11, 690 (No 13, 10-7-57).

Révoqué par: Même titre: DORS/66-465 (1966) 100 G.C. 11, 1401
 (No 20, 26-10-66) *

Amendé par: Même titre: DORS/67-430 (1967) 101 G.C. 11, 1400
 (No 17, 13-9-67)

" " " " DORS/69-83 (1969) 103 G.C. 11, 351
 (No 5, 12-3-69)

" " " " DORS/71-517 (1971) 105 G.C. 11, 1782
 (No 20, 27-10-71)

" " " " DORS/74-10 (1974) 108 G.C. 11, 80
 (No 1, 9-1-74).

XI - Exercice d'embarcation et d'incendie:

- Règlement sur les exercices d'embarcation et d'incendie:
DORS/51-395 (1951) 85 G.C. 11, 1043 (No 17, 12-9-51)

Révoqué par: Même titre: DORS/54-558 (1954) 88 G.C. 11, 1948
(No 23, 8-12-54)

Révoqué par: Même titre: DORS/58-121 (1958) 92 G.C. 11, 521
(No 7, 9-4-58) *

De plus, ce règlement de 1958 a révoqué:

Le règlement sur la protection contre l'incendie à bord
des navires à vapeur à passagers: DORS/50-138 (1950) 84
G.C. 11, 575 (No 8, 26-4-50)

et

le règlement sur les portes étanches et autres dispositifs:
DORS/54-582 (1954) 88 G.C. 11, 2252 (No 23, 8-12-54)

Amendé par: Règlement sur les exercices d'embarcation et
d'incendie: DORS/60-69 (1960) 94 G.C. 11, 213
(No 4, 24-2-60)

Amendé par: Même titre: DORS/60-559 (1960) 94 G.C. 11, 1580
(No 24, 28-12-60)

" " " " DORS/64-353 (1964) 98 G.C. 11, 985
(No 17, 9-9-64)

" " " " DORS/67-43 (1967) 101 G.C. 11, 104
(No 2, 25-1-67).

XII - Matériel de détection et d'extinction d'incendie:

- Règlement sur le matériel de détection et d'extinction
d'incendie: 1949 DORS Cod., 2381, C.P. 203 du 2 fév. 1937

Révoqué par: Même titre: DORS/54-584 (1954) 88 G.C. 11, 2291
(No 23, 8-12-54)

" " " " DORS/56-110 (1956) 90 G.C. 11, 308
(No 6, 28-3-56) *

Amendé par: Même titre: DORS/57-108 (1957) 91 G.C. 11, 308
(No 7, 10-4-57)

" " " " DORS/57-344 (1957) 91 G.C. 11, 1037
(No 17, 11-9-57)

Amendé par: Même titre: DORS/58-444 (1958) 92 G.C. 11, 1323
 (No 21, 12-11-58)

" " " " DORS/59-235 (1959) 93 G.C. 11, 580
 (No 14, 22-7-59)

" " " " DORS/59-375 (1959) 93 G.C. 11, 1047
 (No 19, 14-10-59)

" " " " DORS/60-254 (1960) 94 G.C. 11, 819
 (No 12, 22-6-60)

" " " " DORS/61-143 (1961) 95 G.C. 11, 589
 (No 8, 26-4-61)

" " " " DORS/64-123 (1964) 98 G.C. 11, 398
 (No 7, 8-4-64)

" " " " DORS/67-431 (1967) 101 G.C. 11, 1401
 (No 17, 13-9-67)

" " " " DORS/67-526 (1967) 101 G.C. 11, 1736
 (No 20, 25-10-67)

" " " " DORS/71-326 (1971) 105 G.C. 11, 1146
 (No 14, 28-8-71)

" " " " DORS/73-707 (1973) 107 G.C. 11, 2933
 (No 23, 12-12-73).

XIII - Armement en hommes en vue de la sécurité:

- Règlement relatif à l'armement en hommes des navires à
 vapeur en vue de la sécurité: DORS/70-439 (1970) 104
 G.C. 11, 1095 (No 20, 28-10-70) *

Amendé par: Même titre: DORS/70-479 (1970) 104 G.C. 11, 1215
 (No 22, 25-11-70)

XIV - Chargement des grains:

- Règlement concernant le chargement et le transport des
 cargaisons de grains: C.P. 1313 du 19 juillet 1929

Révoqué par: Même titre: DORS/48-239 (1948) 82 G.C. 11, 1539
 (No 11, 9-6-48)

" " " " DORS/50-339 (1950) 84 G.C. 11, 1054
 (No 15, 9-8-50)

Révoqué par: Règlement sur le chargement des grains: 1955 DORS
 Cod., 473, C.P. 1954-1862 du 1er décembre 1954 *

Amendé par: Même titre: DORS/64-387 (1964) 98 G.C. 11, 1193
 (No 19, 14-10-64).

XV - Marchandises Dangereuses:

- Règles concernant le transport de marchandises dangereuses et des explosifs sur les navires:
1949 DORS Cod., 2449, C.P. 3632 du 22 mai 1945

Révoqué par: Règlement sur le transport des marchandises dangereuses par mer: 1955 DORS Cod., 348
C.P. 1954-1811 du 23 novembre 1954 *

Amendé par: Même titre: DORS/56-404 (1956) 90 G.C. 11, 1185
(No 21, 14-11-56)
" " " " DORS/58-432 (1958) 92 G.C. 11, 1283
(No 21, 12-11-58)
" " " " DORS/60-189 (1960) 94 G.C. 11, 573
(No 9, 11-5-60)
" " " " DORS/61-85 (1961) 95 G.C.11, 308
(No 6, 22-3-61)
" " " " DORS/64-280 (1964) 98 G.C. 11, 755
(No 15, 12-8-64)
" " " " DORS/65-186 (1965) 99 G.C. 11, 644
(No 10, 26-5-65)
" " " " DORS/68-219 (1968) 102 G.C. 11, 695
(No 11, 12-6-68)
" " " " DORS/73-327 (1973) 107 G.C. 11, 1456
(No 12, 27-6-73)

XVI - Radiotélégraphie et Radiotéléphonie:

Partie 1:

- Règlement sur la radio pour les stations de navire, Partie 1:
C.P. 2998 du 29 novembre 1938

Révoqué par: Même titre: C.P. 1807 du 22 avril 1948
1949 DORS Cod., 2649
" " " " C.P. 1953-1436 du 17 sept. 1953
DORS/53-392 (1953) 87 G.C. 11, 994
(No 19, 14-10-53)
" " " " DORS/54-672 (1954) 88 G.C. 11, 3156
(No 24, 22-12-54)
" " " " DORS/65-279 (1965) 99 G.C. 11, 1060
(No 13, 14-7-65) *

Amendé par: Même titre: DORS/66-87 (1966) 100 G.C. 11, 243
 (No 4, 23-2-66)

" " " " DORS/68-108 (1968) 102 G.C. 11, 304
 (No 7, 10-4-68)

" " " " DORS/69-185 (1969) 103 G.C. 11, 618
 (No 9, 14-5-69)

" " " " DORS/71-267 (1971) 105 G.C. 11, 1010
 (No 12, 23-6-71)

Partie 11:

Ordonnance du Ministre des Transports en date du 5 octobre
 1949: Règlement sur la radio pour les stations de navire,
 Partie 11: DORS/49-410 (1949) 83 G.C. 11, 2160
 (No 21, 9-11-49)

Révoqué par: Même titre: DORS/54-744 (1954) 89 G.C. 11, 937
 (No 2, 26-1-55)

" " " " DORS/56-338 (1956) 90 G.C. 11, 1023
 (No 18, 26-9-56)

" " " " DORS/66-261 (1966) 100 G.C. 11, 671
 (No 12, 22-6-66) *

Amendé par: Même titre: DORS/67-16 (1967) 101 G.C. 11, 32
 (No 1, 11-1-67)

Partie 111:

- Règlement sur la radio pour les stations de navire,
 Partie 111: DORS/56-61 (1956) 90 G.C. 11, 144
 (No 4, 22-2-56) *

Amendé par: Même titre: DORS/58-82 (1958) 92 G.C. 11, 274
 (No 5, 12-3-58)

" " " " DORS/61-526 (1961) 95 G.C. 11, 1832
 (No 23, 13-12-61)

" " " " DORS/63-348 (1963) 97 G.C. 11, 1082
 (No 18, 25-9-63).

XVII - Pollution par les ordures:

- Règlement sur la prévention de la pollution par les ordures:
 DORS/71-117 (1971) 105 G.C. 11, 566 (No 7, 14-4-71)

Révoqué par: Même titre: DORS/71-654 (1971) 105 G.C. 11, 2134
 (No 24, 22-12-71) *

XVIIII - Pollution par les hydrocarbures:

- Règlement sur la prévention de la pollution par les hydrocarbures: DORS/57-107 (1957) 91 G.C. 11, 301 (No 7, 10-4-57)
- Révoqué par: Même titre: DORS/60-70 (1960) 94 G.C. 11, 215
(No 4, 24-2-60)
- " " " " DORS/65-264 (1965) 99 G.C. 11,
(No 13, 14-7-65)
- " " " " DORS/68-434 (1968) 102 G.C. 11, 1285
(No 19, 17-9-68)
- " " " " DORS/71-495 (1971) 105 G.C. 11, 1723
(No 19, 13-10-71) *
- Amendé par: Même titre: DORS/73-500 (1973) 107 G.C. 11, 2238
(No 18, 26-9-73).

XLX - Caisse des réclamations:

- Règlement concernant la caisse des réclamations de la pollution maritime: DORS/72-33 (1972) 106 G.C. 11, 226
(No 4, 23-2-72)
- Révoqué par: Même titre: DORS/73-536 (1973) 107 G.C. 11, 2239
(No 18, 26-9-73) *
- Amendé par: Même titre: DORS/74-25 (1974) 108 G.C. 11, 165
(No 1, 9-1-74).

XX - Certificats de conformité des navires non canadiens:

- Règlement concernant la délivrance aux navires non canadiens d'un certificat relatif à la prévention de la pollution: DORS/73-134 (1973) 107 G.C. 11, 441
(No 6, 28-3-73) *
- Amendé par: Même titre: DORS/73-690 (1973) 107 G.C. 11, 2803
(No 22, 28-11-73)

XXI - Pollution des eaux arctiques:

- Règlement sur la prévention de la pollution des eaux arctiques: DORS/72-253 (1972) 106 G.C. 11, 1033
(No 14, 26-7-72)
- Règlement sur la prévention de la pollution des eaux arctiques par les navires: DORS/72-426 (1972) 106 G.C. 11, 1847
(No 20, 25-10-72)

- Amendé par: même titre: DORS/73-300 (1973) 107 G.C. 11, 1398
(No 12, 27-6-73)
- " " " " DORS/74-63 (1974) 108 G.C. 11, 347
(No 3, 13-2-74)
- " " " " DORS/74-436 (1974) 108 G.C. 11, 2177
(No 15, 14-8-74)
- Décret sur les zones de contrôle de la sécurité de la
navigation: DORS/72-303 (1972) 106 G.C. 11, 1468
(No 16, 23-8-72)

XX11 - Lignes de charge:

- Règles générales sur les lignes de charge:
C.P. 3094 du 18 décembre 1937
- Révoqué par: Même titre: C.P. 63 du 18 janvier 1949,
1949 DORS Cod., 2882
- " " " " DORS/54-677 (1954) 88 G.C. 11, 3217
(No 24, 22-12-54)
- " " " " DORS/73-290 (1973) 107 G.C. 11, 1276
(No 12, 27-6-73) *
- Règlement sur les lignes de charge (navire de mer):
DORS/73-176 (1973) 107 G.C. 11, 808 (No 7, 27-3-73) *
- Amendé par: Même titre: DORS/74-346 (1974) 108 G.C. 11, 1853
(No 12, 26-6-74)

XX111 - Alimentation et service de table:

- Règlement sur l'alimentation et le service de table des
équipages de navires: C.P. 1482 du 5 mai 1950
- Révoqué par: Même titre: DORS/57-68 (1957) 91 G.C. 11, 220
(No 5, 28-2-57) *

XX1V - Cuisiniers de navires:

- Règlement sur le diplôme de capacité professionnelle de
cuisiniers de navires: C.P. 1483 du 5 mai 1950
- Révoqué par: Même titre: DORS/53-201 (1953) 87 G.C. 11, 547
(No 10, 27-5-53)
- Révoqué par: Règlement sur le diplôme de capacité des cuisi-
niers de navires, Partie 1 - 11: DORS/64-459 (1964)
98 G.C. 11, 1341 (No 22, 25-11-64) *

XXV - Certificats de capacité:

- Règlement sur le certificat de capacité de matelot
qualifié: C.P. 1481 du 5 mai 1950

Révoqué par: Même titre: DORS/52-377 (1952) 86 G.C. 11, 922
(No 17, 10-9-52)

" " " " DORS/65-231 (1965) 99 G.C. 11, 831
(No 12, 3-6-65) *

XXVI - Examen médical des gens de mer:

- Règlement concernant l'examen médical des gens de mer:
C.P. 1480 du 8 mai 1950

Révoqué par: Même titre: DORS/55-173 (1955) 89 G.C. 11, 1447
(No 10, 25-5-55) *

XXVII - Marins en détresse:

- Règlements canadiens concernant les marins en détresse:
C.P. 609 du 23 mars 1937

Révoqué par: Même titre: C.P. 4451 du 13 décembre 1949,
1949 DORS Cod., 2943

Révoqué par: Règlement sur les marins en détresse:
C.P. 1954-2074 du 31 décembre 1954,
1955 DORS Cod., 620. *

INDEX A L'ANNEXE - Vlll

- l - Règlements pour prévenir les abordages
- ll - Règlements sur le certificat de sécurité (navire ressortissant à la convention de sécurité)
- lll - Certificat d'inspection des navires ne ressortissant pas à la convention de sécurité
- lV - Certificats de sécurité selon la convention
- V - Navires non-canadiens - Décret sur la sécurité
- VI - Construction des machines des navires à vapeur
- Vll - Inspection des machines des navires à vapeur
- Vlll - Construction des coques
- lX - Inspection des coques
- X - Equipement de sauvetage
- Xl - Exercice d'embarcation et d'incendie
- Xll - Matériel de détection et d'extinction d'incendie
- Xlll - Armement en hommes en vue de la sécurité
- XlV - Chargement des grains
- XV - Marchandises dangereuses
- XVI - Radiotélégraphie et radiotéléphonie
- XVII - Pollution par les ordures
- XVlll - Pollution par les hydrocarbures
- XLX - Caisse des réclamations
- XX - Certificats de conformité des navires non canadiens (pollution)

- XXI - Pollution des eaux arctiques
- XXII - Lignes de charge
- XXIII - Alimentation et service de table
- XXIV - Cuisiniers de navires
- XXV - Certificats de capacité
- XXVI - Examen médical des gens de mer
- XXVII - Marins en détresse

CONVENTIONS DE L'ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL

- Convention # 7: convention fixant l'âge minimum d'admission des enfants au travail maritime, 1920

Vigueur au plan international: 27 septembre 1921

Vigueur pour le Canada: 31 mars 1926

Loi: 1924 S.C. ch. 12

Proclamation: 1er janvier 1926

Ratification: 11 mars 1926

- Convention # 8: convention concernant l'indemnité de chômage en cas de perte par naufrage, 1920

Vigueur au plan international: 16 mars 1923

Vigueur pour le Canada: 31 mars 1926

Loi: 1924 S.C. ch. 12

Proclamation: 1er janvier 1926

Ratification: 11 mars 1926

- Convention # 15: convention fixant l'âge minimum d'admission des gens au travail en qualité de soutiers ou chauffeurs, 1921

Vigueur au plan international: 20 novembre 1922

Vigueur pour le Canada: 31 mars 1926

Loi: 1924 S.C. ch. 12

Proclamation: 1er janvier 1926

Ratification: 11 mars 1926

- Convention # 16: convention concernant l'examen médical obligatoire des enfants et des jeunes gens employés à bord des bateaux, 1921

Vigueur au plan international: 20 novembre 1922

Vigueur pour le Canada: 31 mars 1926

Loi: 1924 S.C. ch. 12

Proclamation: 1er janvier 1926

Ratification: 11 mars 1926

- Convention # 22: convention concernant le contrat d'engagement des marins, 1926

Vigueur au plan international: 4 avril 1928

Vigueur pour le Canada: 30 juin 1938

Loi: 1934 S.C. ch. 44

Proclamation: 1er août 1936

Ratification: 2 juin 1938

- Convention # 58: convention fixant l'âge minimum d'admission des enfants au travail maritime, 1936 (amende la convention # 7)

Vigueur au plan international: 11 avril 1939

Vigueur pour le Canada: 10 septembre 1952

Loi: 1948 S.C. ch. 35

Sanction: 30 juin 1948

Ratification: 31 juillet 1951

- Convention # 68: convention concernant l'alimentation et le service de table à bord des navires, 1946

Vigueur au plan international: 24 mars 1957

Vigueur pour le Canada: 24 mars 1957

Loi: 1948 S.C. ch. 35

Règlements: C.P. 1482 du 5 mai 1950
C.P. 1957-284 du 28 février 1957

Sanction: 30 juin 1948

Ratification: 19 mars 1951

- Convention # 69: convention concernant le diplôme de capacité professionnelle des cuisiniers de navire, 1946

Vigueur au plan international: 22 avril 1953

Vigueur pour le Canada: 22 avril 1953

Loi: 1948 S.C. ch. 35

Règlements: C.P. 1483 du 5 mai 1950
C.P. 1953-775 du 13 mai 1953

Sanction: 30 juin 1948

Ratification: 19 mars 1951

- Convention # 73: convention concernant l'examen médical des gens de mer, 1946

Vigueur au plan international: 17 août 1955

Vigueur pour le Canada: 17 août 1955

Loi: 1948 S.C. ch. 35

Règlements: C.P. 1480 du 8 mai 1950
C.P. 1955-667 du 5 mai 1955

Sanction: 30 juin 1948

Ratification: 19 mars 1951

- Convention # 74: convention concernant les certificats
de capacité de matelots qualifiés, 1946

Vigueur au plan international: 14 juillet 1951

Vigueur pour le Canada: 19 mars 1952

Loi: 1948 S.C. ch. 35

Règlements: C.P. 1481 du 5 mai 1950
C.P. 1952-377, août 1952

Sanction: 30 juin 1948

Ratification: 19 mars 1951
