Marins civils de la marine marchande - Programme des allocations aux anciens combattants

Autorité compétente : Directeur général, Politiques
Date d'entrée en vigueur 18 mai 2012
Numéro du document : 1238

Cette politique remplace les politiques suivantes de la MPPAC 3 : 2.2.21-Marins civils de la marine marchande; 2.2.21.i Eaux dangereuses; 2. 2.21.ii Service en mer – Marins civils de la marine marchande; 2.2.21.iii Citoyenneté – Service à bord de navires alliés; 2.2.21.iv Pays alliés ou associés; 2.2.21.v Confirmation des états de service en mer; 2.2.21.vi Service de personne mineure.

Table of Contents

Objectif
Généralités
Admissibilité
Service non admissible
Eaux dangereuses
Service en mer
Citoyenneté - Service à bord de navires alliés
Pays alliés ou associés
Confirmation des états de service en mer
Dossiers officiels
Service de personne mineure
Références

Objectif

La présente politique fournit des directives aidant à déterminer si une personne ayant servi en tant que marin civil de la marine marchande satisfait aux exigences de la *Loi sur les prestations de guerre pour les civils* relatives au service.

Généralités

1. Durant la Première Guerre mondiale et la Seconde Guerre mondiale, le service des marins civils de la marine marchande consistait en des voyages au cours desquels les navires n'étaient pas considérés comme étant les principales cibles d'une attaque ennemie. La majorité de ces voyages se faisaient sur des navires plus petits qui se déplaçaient le long des lignes côtières des provinces (à l'intérieur des eaux territoriales), mais qui devaient parfois traverser des eaux dangereuses.
2. Durant la guerre de Corée, le service des marins civils de la marine marchande consistait en des voyages sur des navires qui traversaient des eaux dangereuses au large des côtes de la Corée.

Admissibilité

3. Les « marins civils de la marine marchande » est l'expression utilisée pour désigner collectivement les groupes mentionnés aux alinéas *a*), *b*) et *d*) de la définition de « civil » au paragraphe 56(1) de la *Loi sur les prestations de guerre* pour les civils, comme suit :
    a. Personne qui, à la fois :
        i. a servi en mer sur un navire immatriculé au Canada ou à Terre-Neuve durant la Seconde Guerre mondiale pendant une période minimale de six mois;
        ii. a traversé au moins une fois des eaux dangereuses durant cette période de service.
    b. Citoyen canadien, ressortissant canadien ou sujet britannique domicilié à Terre-Neuve au commencement de son service, qui, à la fois :
        i. a servi en mer, durant la Seconde Guerre mondiale, pendant une période minimale de six mois sur un navire immatriculé soit au Royaume-Uni soit dans un des pays alliés ou associés de Sa Majesté lors de ladite guerre;
        ii. a traversé au moins une fois des eaux dangereuses durant cette période de service.
    c. Citoyen canadien qui, à la fois :
        i. a servi en mer pendant une période minimale de six mois sur un navire d'un autre pays allié ou associé aux Nations Unies pendant la guerre de Corée;
        ii. pendant cette période de service, a servi sur un tel navire durant au moins vingt-huit jours sur des eaux dangereuses au large des côtes de la Corée.
4. Le marin civil de la marine marchande doit avoir servi durant la Première Guerre mondiale, durant la Seconde Guerre mondiale ou durant la guerre de Corée, et ce, pendant toute la période de service admissible. Différents voyages admissibles peuvent être regroupés pour la période de service requise, mais non pas des voyages effectués au cours de guerres différentes.

Service non admissible

5. Le service à bord d'un navire affecté à l'industrie de la pêche, à bord d'un navire qui n'est pas immatriculé ou attributaire d'un permis, soit au Canada, soit à Terre-Neuve et au Labrador, ou à bord de navires alliés ne peut être reconnu aux fins de l'établissement de la période de service.

Eaux dangereuses

6. Le Tribunal des anciens combattants (révision et appel) a le pouvoir de déterminer quelles eaux sont considérées comme étant des « eaux dangereuses », ce qu'il a interprété comme suit :
    a. Première Guerre mondiale – Les eaux situées à l'extérieur des eaux territoriales de tous les pays, du 4 août 1914 au 11 novembre 1918, inclusivement, soit l'océan Atlantique, l'océan Indien et la mer Méditerranée.
    b. Seconde Guerre mondiale (à l'exception de Terre-Neuve et du Labrador) – Les eaux situées à l'extérieur des eaux territoriales de tous les pays :
        i. du 1er septembre 1939 au 31 mai 1940, inclusivement, soit l'océan Atlantique, y compris les eaux du Royaume-Uni et de la mer du Nord, les eaux de la mer Baltique et la partie de l'océan Arctique se trouvant entre le Groenland et le 70e de longitude est, et la partie de l'océan Indien délimitée au sud par le 15e parallèle sud et à l'ouest par le 55e de longitude est;
        ii. du 1er juin 1940 au 8 mai 1945, inclusivement, les eaux de toutes les mers;
        iii. du 9 mai au 15 août 1945, inclusivement, l'océan Pacifique, y compris les eaux de la mer de Chine occidentale, dans les eaux délimitées au sud, à partir du golfe du Bengale jusqu'à l'équateur, et la partie de l'océan Indien située à l'est du 110e de longitude est, y compris les

eaux au large situées au sud des îles de la Sonde.

c. Seconde Guerre mondiale – Terre-Neuve et le Labrador – Le principe des « eaux dangereuses » est modifié pour Terre-Neuve et le Labrador du fait que les eaux dangereuses comprennent toutes les eaux de la partie située à l'est, au niveau moyen de la ligne des basses eaux entourant Terre-Neuve et le Labrador. Cela étant, le concept des « eaux territoriales » ne constitue pas un facteur à prendre en considération pour ce type de service. (En ce qui concerne les eaux territoriales des pays autres que le Canada, la norme de la bande maritime qui suit le tracé de la côte sur une largeur de trois milles marins s'applique également).
d. Guerre de Corée – Les eaux – ainsi que leurs golfes, baies et criques – situées entre :
    i. le littoral de la Sibérie, de la Corée et de la Chine;
    ii. et une ligne imaginaire qui commence à un point du littoral de la Sibérie à 135° de longitude est; de là vers le sud jusqu'à un point situé à 38° 30' de latitude nord et à 135° de longitude est; de là vers le sud-ouest jusqu'à un point situé à 30° de latitude nord et à 124° de longitude est; de là vers l'ouest jusqu'à Shichisei Seki; et de là vers l'ouest jusqu'à un point du littoral de la Chine à 23° de latitude nord.

Service en mer

7. Le « service en mer » s'entend du service à bord d'un navire qui normalement a navigué ou a été mis en service hors des eaux territoriales de tous les pays durant la Première Guerre mondiale, durant la Seconde Guerre mondiale ou durant la guerre de Corée.
8. Service à bord d'un navire « qui normalement a navigué ou a été mis en service hors des eaux territoriales », si les caractéristiques du navire étaient telles qu'il était en mesure de naviguer ou d'être mis en service à l'extérieur des eaux territoriales. De telles navigations ou mises en service au cours de la période sur laquelle porte la demande relative au service auraient été conformes aux pratiques de navigation acceptées dans cette région. Le navire doit avoir navigué ou été mis en service dans la zone adjacente aux eaux situées hors des eaux territoriales et devait y avoir immédiatement et facilement accès. Des éléments de preuve doivent indiquer que le navire a effectivement navigué ou été mis en service de cette manière durant la Première Guerre mondiale ou durant la Seconde Guerre mondiale.
9. Chaque fois qu'un dossier indiquera qu'un marin a servi à bord d'un navire effectuant un voyage de cabotage, toute la durée du service sera créditée sur la période minimale de six mois pour le service admissible. Il est considéré qu'il n'y a aucune exigence selon laquelle les navires doivent avoir été en mer à l'extérieur des eaux territoriales pendant une période de six mois pour que le voyage soit admissible. Pourvu qu'il soit établi que le navire a traversé des eaux dangereuses au moins une fois pendant que le demandeur était à bord, et que, normalement, le navire se déplaçait ou était mis en service à l'extérieur des eaux territoriales, toute période de service sur ce navire sera considérée comme du temps de service admissible. Par exemple, on peut considérer qu'une partie du trajet d'un voyage de cabotage a été effectué dans les eaux intérieures, comme dans le cas d'un voyage qui a commencé à la pointe ouest de l'embouchure de la rivière Saguenay (techniquement des eaux intérieures) avant de se poursuivre dans les eaux internationales. Dans ce cas, la durée du trajet, y compris le temps passé dans les eaux intérieures, serait comprise.

Citoyenneté - Service à bord de navires alliés

10. Les expressions « ressortissant canadien » et « citoyen canadien » sont définies aux fins de la détermination de l'admissibilité des marins civils de la marine marchande ayant servi à bord de navires alliés. Les Terre-Neuviens sont compris dans la définition de « ressortissant canadien ».
11. Ressortissant canadien :

a. un sujet britannique qui est un citoyen canadien au sens de la *Loi sur l'immigration*. (Essentiellement, un sujet britannique de naissance est toute personne née dans les dominions de Sa Majesté et autres territoires sous son allégeance);
b. le conjoint d'un tel citoyen;
c. toute personne née en dehors du Canada, dont le père était ressortissant du Canada à l'époque de la naissance de cette personne, ou, à l'égard des personnes nées avant le 3 mai 1921, toute personne dont le parent était déjà, à l'époque de cette naissance, un ressortissant canadien au sens de la *Loi des ressortissants du Canada* de 1927.

12. Aux termes de la *Loi sur l'immigration*de 1927, « citoyen canadien » ou « citoyen du Canada » signifie :
    a. quiconque est né au Canada et n'est pas devenu un étranger (c'est-à-dire une personne qui n'est pas un sujet britannique);
    b. un sujet britannique qui a un domicile au Canada (c'est-à-dire domicilé au Canada pendant au moins cinq ans); ou
    c. quiconque a été naturalisé sous le régime des lois du Canada et n'est pas, depuis, devenu un étranger ou n'a pas cessé d'avoir son domicile au Canada.

    La naturalisation d'un étranger signifiait le fait de lui conférer le statut de sujet britannique. Après une période de résidence de cinq ans au Canada, un étranger pouvait présenter une demande de certificat de naturalisation pour devenir sujet britannique et, s'il l'obtenait, il devenait alors ressortissant canadien.

13. Avant 1947, on utilisait l'expression « ressortissant canadien » pour décrire ce qu'on appelle maintenant un « citoyen canadien ». On définissait un « ressortissant canadien » comme étant un sujet britannique qui était citoyen canadien en vertu de la *Loi sur l'immigration*. L'expression « sujet britannique » désignait quiconque prêtait allégeance à la Couronne britannique, soit de naissance soit d'une autre façon. Si une personne avait établi une résidence au Canada pendant une période de cinq ans et acquis le domicile canadien, elle pouvait alors présenter une demande en vue d'obtenir le statut de ressortissant canadien (citoyen canadien). En 1947, cette procédure a été remplacée par un concept simplifié de « citoyen canadien » en vertu de la *Loi sur la citoyenneté*.
14. L'exigence relative à la preuve de citoyenneté canadienne peut être satisfaite en produisant :
    a. un certificat de naissance;
    b. des documents de citoyenneté canadienne; ou
    c. un certificat de naturalisation délivré par le gouvernement canadien.
15. La preuve de citoyenneté canadienne peut être obtenue en communiquant avec Citoyenneté et Immigration Canada (composez le 1-888-242-2100)**.**

Pays alliés ou associés

16. Les pays suivants étaient des alliés du Canada pendant la Seconde Guerre mondiale : Afrique du Sud, Australie, Belgique, Chine, Costa Rica, Cuba, Danemark, El Salvador, États-Unis, Éthiopie, France, Grande-Bretagne, Grèce, Guatemala, Haïti, Honduras, Inde, Irak, Luxembourg, Mexique, Nouvelle-Zélande, Nicaragua, Norvège, Panama, Pays-Bas, Philippines, Pologne, République dominicaine, Tchécoslovaquie, U.R.S.S. et Yougoslavie.
17. Les pays suivants étaient alliés ou associés aux Nations Unies pendant la guerre de Corée : Afrique du Sud, Australie, Belgique, Canada, Colombie, États-Unis, Éthiopie, France, Grèce, Luxembourg, Nouvelle-Zélande, Pays-Bas, Philippines, Royaume-Uni, Taïwan, Thaïlande et Turquie.
18. Seul est jugé admissible et ouvrant droit au statut de marin civil de la marine marchande le service du ressortissant du Canada à bord de navires immatriculés dans l'un des pays mentionnés aux paragraphes 17 et 18.

19. Le service à bord de navires de pays alliés ou associés aux Nations Unies dans le cadre des opérations militaires menées en Corée est reconnu à titre de service admissible et comme ouvrant droit au statut d' ancien combattant de la marine marchande.

Confirmation des états de service en mer

20. Les clients qui font une demande d'allocation aux anciens combattants doivent fournir à Anciens Combattants Canada une preuve de service admissible durant la Seconde Guerre mondiale ou durant la guerre de Corée. Le personnel d'ACC aidera le demandeur à obtenir cette preuve, dans la mesure du possible.
21. La loi prévoit qu'un demandeur dont les états de service officiels ou la preuve médicale portant sur la période de service ne sont pas disponibles peut utiliser une déclaration solennelle comme preuve de service admissible. Il faut tenir compte des facteurs suivants :
    a. les déclarations solennelles ne devraient pas être utilisées si de meilleurs éléments de preuve sont disponibles, comme des documents relatifs au navire ou au service faisant l'objet de la demande. (Il se pourrait que le navire ait été en réparation et que les dossiers de la compagnie de bassin de radoub ou d'une autre compagnie soient disponibles);
    b. la personne qui fait la déclaration n'a plus besoin d'être « désintéressée » en ce sens qu'il n'y a pas de raison de présenter les faits de manière erronée puisque l'arbitre doit toujours fonder sa décision sur l'ensemble des éléments de preuve fournis;
    c. il incombe finalement à l'organisme décisionnel de soupeser tous les éléments de preuve qui ont été portés à sa connaissance et de rendre sa décision en faisant preuve de bon sens. L'organisme décisionnel doit être convaincu, selon la prépondérance des probabilités, que les renseignements fournis sont vrais. Cela signifie que la personne qui fait une demande au titre du service en mer doit présenter à l'arbitre des éléments de preuve suffisamment probants pour lui permettre de rendre une décision.

Dossiers officiels

22. Les dossiers officiels sont, dans la plupart des cas, des dossiers du gouvernement. Cependant, un « rapport de mer » versé au dossier dans un bureau de notaire concernant un accident impliquant un navire constitue un dossier officiel, tout comme ce serait le cas d'une police d'assurance ou d'un accusé de réception d'approvisionnements. Les dossiers d'une station de pilotage, si un navire donné est nommé, constitueraient une preuve suffisante que le navire a bel et bien existé.
23. Un certificat de libération représente la meilleure preuve eu égard à la participation d'une personne en tant que membre de l'équipage d'un navire particulier.
24. L'une des principales caractéristiques de la législation sur la marine marchande depuis ses origines victoriennes a été l'exigence selon laquelle les marins doivent être formellement enrôlés et enregistrés en tant que membres de l'équipage au moyen d'un document officiel appelé « contrat d'enrôlement ». Ces documents, qui étaient conservés par les enrôleurs, sont maintenant conservés aux archives du Registre de la marine marchande ou au Bureau sous-régional de St. John's, à Terre-Neuve. Ils peuvent servir de preuve concluante qu'une personne était un membre de l'équipage d'un navire en particulier, à une époque donnée et, par conséquent, la définition de « service » inclut le « document d'enrôlement » comme étant un élément clé de la définition d'un marin civil de la marine marchande.
25. Une fois que l'immatriculation d'un navire est établie, un demandeur peut produire des dossiers de solde, le courrier envoyé à la personne à l'attention du navire ou des douanes, ou des dossiers portant sur des endroits où la personne a navigué ou des déclarations solennelles d'autres personnes confirmant que la personne a servi sur un navire en particulier.

Service de personne mineure

26. Le service effectué en tant que marin civil de la marine marchande par une personne ayant moins de quatorze ans au moment du service ne peut être reconnu à titre de service admissible. Cela n’empêche pas cette personne de devenir admissible si elle atteint l’âge de quatorze ans au cours de sa période de service.

Références

Loi sur l’immigration

Loi sur la citoyenneté

Loi sur les prestations de guerre pour les civils

Loi des ressortissants du Canada