Anciens combattants de la marine marchande – Programme des allocations aux anciens combattants

Autorité compétente : Directeur général, Politiques
Date d’entrée en vigueur 6 mars 2014
Numéro du document : 1905

Cette politique remplace la politique suivante : Anciens combattants de la marine marchande – Programme des allocations aux anciens combattants – le 18 mai 2012.

Table of Contents

[But](#)
[Politique](#)
[Admissibilité en raison des états de service - Seconde Guerre mondiale](#)
[Admissibilité en raison des états de service - guerre de Corée](#)
[Service non admissible](#)
[Indemnité pour risques de guerre](#)
[Preuve qu'une indemnité pour risques de guerre était payable](#)
[Voyage de long cours](#)
[Voyage de cabotage](#)
[Médailles commémoratives de campagne](#)
[Indemnité spéciale d’ancien combattant de la marine marchande](#)
[Service à bord de navires alliés](#)
[Pays alliés ou associés](#)
[Service sur un théâtre réel de guerre](#)
[Eaux territoriales - Seconde Guerre mondiale](#)
[Temps de service en mer](#)
[Confirmation du service en mer](#)
[Adresses](#)
[Preuve des états de service](#)
[Documents officiels](#)
[Déclarations statutaires](#)
[Références](#)

But

La présente politique fournit des directives permettant de déterminer si le service de guerre d’une personne satisfait aux exigences relatives au service pour que celle-ci soit reconnue à titre d’ancien combattant de la marine marchande, tel que défini à l’article 37 de la *Loi sur les allocations aux anciens combattants*.

Politique

Admissibilité en raison des états de service - Seconde Guerre mondiale

1. Une personne satisfaisait à l'exigence relative au service pour être admissible à titre d'ancien combattant de la marine marchande si, pendant la Seconde Guerre mondiale, la personne :
    a. a servi à bord d'un navire canadien qui effectuait :
        i. un voyage pour lequel une indemnité pour risques de guerre a été versée. (Voir les paragraphes 5 à 9);
        ii. un voyage de long cours, aux termes des paragraphes 10 et 11;
        iii. un voyage de cabotage, aux termes des paragraphes 12 à 16;
        iv. un voyage pendant lequel
            - le navire, ou un autre navire canadien ou allié à proximité, a été attaqué par l'ennemi
            - le navire a été attaqué ou endommagé par des opérations ou contre-opérations des forces amies ou à la suite de risques de navigation découlant de la guerre.
    b. a été transportée par mer, par terre ou par air sur un théâtre réel de guerre ou au-dessus de celui-ci afin de :
        i. se rendre à bord d'un navire allié pour y servir lors d'un voyage visé aux sous-alinéas 1.a)i., ii. ou iii;
        ii. retourner au Canada, ou au pays dont la personne a la citoyenneté ou est ressortissante, ayant accompli un voyage visé aux sous-alinéas 1.a)i., ii., iii, ou iv, ou servi sur un théâtre réel de guerre en tant que membre d'un dépôt d'équipages canadien établi en vertu du décret C.P. 14/3550 du 19 mai 1941 (au sens du paragraphe 37(7.1) de la *Loi sur les allocations aux anciens combattants*);
    c. étant membre d'un dépôt d'équipages canadien, a servi sur un théâtre réel de guerre;
    d. par suite d'une blessure ou maladie – ou son aggravation – survenue pendant son service comme marin marchand canadien de la guerre de Corée, au sens de l'article 21.1 de la *Loi sur les pensions*, reçoit une pension, a accepté une pension rachetée, après son décès, s'est vu octroyer une pension ou a fait l'objet d'une déclaration confirmant son droit à celle-ci;
    e. était domiciliée au Canada et
        i. a servi à bord d'un navire allié lors d'un voyage visé aux sous-alinéas 1.a)i., ii., iii ou iv;
        ii. a été transporté par mer, par terre ou par air sur un théâtre réel de guerre ou au-dessus de celui-ci afin de
            - se rendre à bord d'un navire allié pour y servir lors d'un voyage visé aux sous-alinéas 1.a)i., ii. ou iii;
            - de retourner au Canada, ayant servi lors d'un voyage visé aux sous alinéas 1.a)i., ii., iii ou iv, ou sur un théâtre réel de guerre en tant que membre d'un dépôt d'équipages allié;
        iii. était un marin en détresse.

Admissibilité en raison des états de service - guerre de Corée

2. Est un ancien combattant de la marine marchande canadienne de la guerre de Corée :
    a. quiconque, entre le 25 juin 1950 et le 27 juillet 1953 inclusivement, a servi à bord d'un navire canadien dans les eaux – ainsi que leurs golfes, baies et criques – situées entre
        i. les littoraux de la Sibérie, de la Corée et de la Chine; et
        ii. 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 124° de longitude est; de là vers le sud jusqu'à Shokoto Sho; 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;

b. quiconque, par suite d'une blessure ou maladie – ou son aggravation – survenue pendant son service comme marin marchand canadien de la guerre de Corée, au sens de l'article 21.1 de la *Loi sur les pensions*, reçoit une pension, a accepté une pension rachetée, après son décès, s'est vu octroyer une pension ou a fait l'objet d'une déclaration confirmant son droit à celle-ci.

3. Les navires canadiens suivants ont participé à la guerre de Corée :
   a. Argovan
   b. Digby County
   c. Islandside
   d. Lake Atlin
   e. Lake Kootenay
   f. Lake Minnewanka
   g. Lake Pennask
   h. Lake Sicamous
   i. Lakeside
   j. Lake Winnipeg
   k. World Trotter

Service non admissible

4. Le service à bord de navires
   a. qui se livraient à l'industrie de la pêche,
   b. non immatriculés ni attributaires d'un permis au Canada ou à Terre-Neuve, ou
   c. alliés ne peut être reconnu aux fins de l'établissement de l'admissibilité du service.

Indemnité pour risques de guerre

5. On a autorisé le paiement d'un supplément de traitement appelé « indemnité pour risques de guerre », par les sociétés de navigation, aux équipages des navires servant en eaux dangereuses (essentiellement n'importe où en mer), en vertu de décisions du Conseil national du travail en temps de guerre, à compter de 1940 et tout au long de la guerre. Les employeurs devaient obtenir la permission de cet organisme gouvernemental pour verser un paiement, car les hausses de salaire relevaient du contrôle de ce dernier.
6. Décisions ou instructions du Conseil national du travail en temps de guerre en vertu des textes suivants :
   a. *Le Décret concernant les salaires et les indemnités de vie chère en temps de guerre*, décret C.P. 8253 du 24 octobre 1941;
   b. le *Décret régissant les salaires en temps de guerre*, décret C.P. 5963 du 10 juillet 1942;
   c. le *Décret de 1943 régissant les salaires en temps de guerre*, décret C.P. 9384 du 9 décembre 1943, dans sa version en vigueur à l'époque en cause; ou de 1937, dans sa version en vigueur à l'époque en cause.
7. En ce qui concerne le service effectué par des personnes qui relevaient de la Garde côtière ou de Transports Canada, le gouvernement a accordé un taux de rémunération plus élevé, compte tenu des dangers que ces personnes ont connus, conformément au décret C.P. 122/7359 du 19 août 1942. Malheureusement, les dossiers relatifs aux personnes qui ont servi à bord des navires concernés se sont révélés difficiles à trouver; par conséquent, les demandeurs qui ont servi dans ce contexte doivent fournir le plus d'information possible pour appuyer l'examen de leur demande à titre d'ancien combattant de la marine marchande. Si les demandeurs présentent des documents attestant qu'ils ont servi à bord d'un navire qui a effectué un voyage admissible après le 19 août 1942, on peut présumer d'emblée qu'ils ont reçu une indemnité pour risques de guerre.

Preuve qu'une indemnité pour risques de guerre était payable

8. Les sources d’information suivantes doivent être examinées pour déterminer si l’indemnité pour risques de guerre était payable :
    a. Articles de convention;
    b. Bordereaux de paie;
    c. Livres de bord de navires;
    d. Certificats de démobilisation;
    e. État des gains relatifs au service à bord de navires du gouvernement.
9. L’expérience révèle des incohérences évidentes en ce qui concerne le versement de l’indemnité pour risques de guerre. Dans certains cas, même si une « décision » ou une « autorisation » avait été émise par le Conseil national du travail en temps de guerre en ce qui concerne le versement du paiement, la société de navigation concernée ne l’a pas nécessairement respectée. Si un demandeur n’est pas jugé admissible en tant qu’ancien combattant de la marine marchande (après que l’on a dûment tenu compte des autres critères d’admissibilité), et s’il semble qu’une décision ou une autorisation existait relativement au versement de l’indemnité pour risques de guerre, il satisfait alors aux exigences en matière de service. Dans tous les cas, il faudra confirmer cette possibilité auprès du bureau du Registre de la marine marchande, où les dossiers de ce type sont conservés.

Voyage de long cours

10. Selon le paragraphe 37 (7.1) de la *Loi sur les allocations aux anciens combattants*, un voyage de long cours s’entend d’un voyage qui s’étend au-delà des limites d’un voyage de cabotage, c.-à-d. un voyage dont une partie s’effectue en dehors des eaux territoriales du Canada ou d’un autre pays. Dans tous les cas, les eaux internationales doivent être franchies dans le cadre du voyage.
11. Dans le même ordre d’idées, et dans le contexte d’un voyage de cabotage, la loi mentionne une ligne tracée au large de la côte, à hauteur du 36e parallèle de latitude nord. À l’aide de cette ligne de démarcation, il est possible d’établir une distinction entre un voyage de cabotage et un voyage de long cours. Les exemples suivants sont mentionnés :
    a. Un parcours effectué par un navire entre Halifax et Boston serait admissible à titre de voyage de cabotage, mais non pas à titre de voyage de long cours. Les eaux internationales seraient alors franchies, et le voyage s’effectuerait hors des eaux territoriales des deux pays. Dans ce cas, le voyage s’est effectué au nord de la ligne tracée à hauteur de 36° de latitude nord.
    b. Un parcours effectué par un navire entre Halifax et Miami constituerait un voyage de long cours. Les eaux internationales seraient alors franchies, et le voyage s’effectuerait hors des eaux territoriales des deux pays. Dans ce cas, le voyage s’est effectué au sud d’une ligne tracée à hauteur de 36° de latitude nord.
    c. Tous les voyages du Canada vers la Grande-Bretagne, la Russie et l’Europe seraient considérés comme des voyages de long cours.

Voyage de cabotage

12. Selon le paragraphe 37 (7.1) de la *Loi sur les allocations aux anciens combattants*, l’expression « voyage de cabotage » s’entend de tout voyage effectué en Amérique du Nord lorsque le navire ne s’est pas rendu au sud du 36e parallèle de latitude nord, ni n’a franchi le détroit de Bering.
13. Un voyage de cabotage admissible s’entend d’un voyage dans le cadre duquel un navire a quitté les eaux territoriales du Canada ou d’un autre pays, et notamment est entré en eaux internationales, et qui s’est effectué entre :

a. un lieu au Canada et un lieu aux États-Unis;
b. un lieu dans une province et un lieu dans une autre province;
c. un lieu à Terre-Neuve-et-Labrador, ou Saint-Pierre et Miquelon, et un lieu hors de Terre-Neuve-et-Labrador, ou Saint-Pierre et Miquelon;
d. un lieu où un demandeur peut établir qu'il participait à une opération de recherche et sauvetage, de récupération, de pose de câbles ou de réparation de câbles.

14. Plus précisément, en ce qui concerne un voyage de cabotage admissible entre le Canada et les États-Unis :
    a. un voyage d'Halifax à Boston constituerait un voyage entre le Canada et les États-Unis admissible. En effet, les eaux internationales seraient franchies, et le voyage s'effectuerait hors des eaux territoriales des deux pays.
    b. un voyage de Vancouver à Seattle constituerait un voyage entre le Canada et les États-Unis non admissible. En effet, ce voyage ne s'effectuerait pas hors des eaux territoriales des deux pays.
15. Plus précisément, un voyage de cabotage est admissible lorsqu'il est en partie intraprovincial. Par exemple :
    a. un voyage de Québec à Halifax constituerait un voyage de cabotage admissible pour les besoins de la reconnaissance d'un demandeur à titre d'ancien combattant de la marine marchande.
    b. un voyage de Charlottetown à Sydney constituerait un voyage de cabotage admissible pour les besoins de la reconnaissance d'un demandeur à titre d'ancien combattant de la marine marchande.
16. En règle générale, les personnes qui ont servi dans le cadre de voyages de cabotage à l'intérieur d'une province (voyages intraprovinciaux) ne sont pas admissibles à titre d'anciens combattants de la marine marchande. Voici quelques exemples :
    a. le service au large des côtes de la Colombie-Britannique;
    b. le service entre l'île de Terre-Neuve et la partie continentale du Labrador;
    c. le service entre Québec et la Gaspésie.

Médailles commémoratives de campagne

17. L'obtention d'une médaille commémorative de campagne (p. ex. l'Étoile de 1939-1945) n'est pas nécessaire pour établir l'admissibilité d'une personne à titre d'ancien combattant de la marine marchande.

Indemnité spéciale d'ancien combattant de la marine marchande

18. Le 1er février 2000, le ministre des Anciens Combattants a annoncé un avantage financier libre d'impôt à l'intention des anciens combattants de la marine marchande et de leurs épouses survivantes. L'indemnité spéciale d'ancien combattant de la marine marchande constitue une compensation qui remplace les prestations de démobilisation d'après-guerre qui étaient offertes aux ex-militaires des Forces armées canadiennes, mais non pas aux anciens combattants de la marine marchande, à la fin de leur service en temps de guerre. La compensation rectifie non seulement l'absence de crédits de rétablissement et de gratifications de service de guerre, mais aussi la perte d'occasions qui peut avoir découlé de l'incapacité de profiter, essentiellement des avantages importants, notamment ceux liés à la *Loi sur les terres destinées aux anciens combattants* et les études universitaires.
19. Les arbitres ne devraient pas fonder une décision concernant l'admissibilité du service dans la marine marchande en ce qui concerne l'AAC sur une décision relative à l'admissibilité pour l'indemnité spéciale d'ancien combattant de la marine marchande. Il existe des différences entre l'admissibilité à une AAC et l'admissibilité à une prestation spéciale unique. Par exemple :
    a. En ce qui concerne l'AAC, les dates conventionnelles de cessation des hostilités sur les théâtres d'Europe et du Pacifique sont le 8 mai 1945 et le 15 août 1945, respectivement. L'admissibilité à la prestation spéciale unique en fonction des dates précise le 3 septembre 1939 et le 2 septembre 1945,

car ces dates reflètent la période donnant droit à l'étoile de 1939-1945.

b. Le processus de déclaration statutaire n'est pas accepté pour établir le droit à la prestation spéciale unique; cependant, dans des situations inhabituelles, il peut être utilisé pour appuyer l'admissibilité à l'AAC (dans la mesure où la preuve de l'immatriculation du navire est évidente).

Service à bord de navires alliés

20. Pour être admissible à titre d'ancien combattant de la marine marchande, une personne qui a servi à bord d'un navire allié devait être domiciliée au Canada immédiatement avant le déclenchement de la guerre ou avoir élu domicile au Canada pendant son service.
21. Dans ce contexte, un ancien combattant de la marine marchande n'est pas tenu de satisfaire aux exigences liées au statut de « ressortissant canadien ».
22. Les personnes qui ont servi dans la marine marchande d'un pays allié, et qui ont immigré au Canada après la guerre, ne peuvent correspondre à la définition d'un ancien combattant de la marine marchande au sens de la Loi sur les allocations aux anciens combattants.

Pays alliés ou associés

23. Les pays suivants étaient les alliés du Canada pendant la Seconde Guerre mondiale : Australie, Belgique, Chine, Costa Rica, Cuba, Tchécoslovaquie, Danemark, République dominicaine, Éthiopie, France, Grande-Bretagne, Grèce, Guatemala, Haïti, Honduras, Inde, Irak, Luxembourg, Mexique, Pays-Bas, Nouvelle-Zélande, Nicaragua, Norvège, Panama, Philippines, Pologne, El Salvador, Afrique du Sud, URSS, États-Unis et Yougoslavie.
24. Dans certains cas, un navire pouvait appartenir au gouvernement d'un pays occupé par l'ennemi, ou à une personne y résidant, et avoir été placé sous contrôle canadien. Dans ce contexte, le navire peut être considéré comme un « navire allié ».

Service sur un théâtre réel de guerre

25. Il est très rare que ce critère soit nécessaire pour aider une personne à établir son admissibilité à titre d'ancien combattant de la marine marchande. Ce critère s'appliquerait lorsqu'une personne a dû se rendre du Canada vers la Grande-Bretagne pour assumer des fonctions à bord d'un navire qui devait effectuer un voyage de long cours, mais qui, en raison de circonstances inhabituelles, n'a pas eu lieu. Comme la personne a dû quitter les eaux territoriales du Canada, ce passage serait admissible à titre de service sur un théâtre réel de guerre.

Eaux territoriales - Seconde Guerre mondiale

26. En ce qui concerne les passages, les baies et les ports, outre les deux exceptions comprises dans la définition, les eaux territoriales se situent à trois milles du côté de la mer à partir d'une ligne droite qui traverse la baie ou le port dans la partie située le plus près de l'entrée jusqu'au premier point où la largeur ne dépasse pas dix milles.

Temps de service en mer

27. La mention du « temps passé en mer » est importante dans le contexte de l'établissement de l'admissibilité du service dans le cas d'un demandeur qui présente une demande à titre d'ancien combattant de la marine marchande. Il en serait ainsi dans les cas suivants :

a. un navire de haute mer;
b. navire marchand équipé défensivement;
c. navire fonctionnant au port, autre que les chalands de défense du barrage, les bâtiments de barrière, les navires ravitailleurs et les bâtiments de servitude.

28. Par exemple, ce critère pourrait être utile pour établir l'admissibilité du service lorsqu'une personne, en tant que membre d'un dépôt d'équipages, se trouvait à bord d'un navire qui devait quitter le port d'Halifax, mais que ses services n'étaient plus requis avant que le navire quitte le port.

Confirmation du service en mer

29. La confirmation du service en mer d'un ancien combattant de la marine marchande relève du personnel d'Anciens Combattants Canada (ACC).
30. Pour confirmer le service à titre d'ancien combattant de la marine marchande pour les personnes qui ont servi à bord de navires immatriculés au Canada ou à Terre-Neuve, il faut remplir le formulaire ministériel « confirmation de service en mer en temps de guerre pour les anciens combattants de la marine marchande » (VAC332).

Adresses

31. Voici les adresses pertinentes :
    a. Navires immatriculés au Canada :
    Seconde Guerre mondiale et guerre de Corée :
    Registre de la marine marchande
    Anciens Combattants Canada
    C.P. 7700
    Charlottetown (Î.-P.-É.) C1A 8M9
    Téléc. : 902-368-0564 Tél. : 1-888-289-8512 (numéro sans frais)
    b. Navires immatriculés à Terre-Neuve (Seconde Guerre mondiale) :
    Anciens Combattants Canada
    C.P. 5068
    10, Barters Hill
    Immeuble John Cabot
    St. John's (Terre-Neuve-et-Labrador) A1C 5V4
32. Le service à bord de navires alliés sera confirmé au moyen d'une lettre. On peut fournir des preuves documentaires en précisant d'abord tous les renseignements détaillés disponibles, notamment le grade ou le statut, le numéro matricule, les dates et les zones de service, les navires concernés et d'autres renseignements pertinents disponibles. Voici les points de contact :
    a. Navires immatriculés au Royaume-Uni :
    Registry of Shipping and Seamen
    Anchor Court, Keen Road
    C.P. 420,
    Cardiff, Wales
    CF24 5JW
    Royaume-Uni
    Courriel : seafarers_registry@mcga.gov.uk
    b. Navires immatriculés aux États-Unis :
    National Maritime Center
    Attn.: Correspondence (NMC-41)

100 Forbes Drive, Martinsburg, WV
25404
Courriel : voir le site Web du National Maritime Center (lien ci-dessu)

c. Navires immatriculés en Norvège :
The Norwegian Ship Registers
C.P. 1013
Sentrum
NO-5808 Bergen
Norvège

d. Autres navires immatriculés à l'étranger : en ce qui concerne les autres navires immatriculés à l'étranger, veuillez communiquer avec le registrateur des navires du pays concerné.

Preuve des états de service

33. Les preuves suivantes sont acceptables en ce qui concerne l'immatriculation d'un navire et le service à bord de celui-ci :
    a. dossiers gouvernementaux. P. ex. Confirmation du bureau du Registre de la marine marchande;
    b. articles de convention;
    c. livres de bord de navires;
    d. livres de bord de marins;
    e. certificats de démobilisation de marins;
    f. rôles d'équipage de navires;
    g. polices d'assurance;
    h. rapports de mer;
    i. dossiers de station de pilotage;
    j. dossiers de remorqueurs;
    k. agents maritimes.

Documents officiels

34. Dans la plupart des cas, les documents officiels s'entendent de dossiers gouvernementaux. Cependant, un « rapport de mer » conservé aux dossiers d'une étude de notaire et concernant un accident impliquant un navire constituerait un document officiel, tout comme une police d'assurance ou un reçu relatif à des fournitures. Lorsqu'un navire est nommé, les documents d'une station de pilotage constitueraient une preuve suffisante de l'existence du navire.
35. L'une des principales caractéristiques de la réglementation des transports maritimes, depuis ses origines victoriennes, est liée à l'exigence selon laquelle les marins doivent être officiellement embauchés et inscrits à titre de membres de l'équipage, à l'aide de documents officiels appelés « articles de convention ». Ces documents étaient conservés par les administrateurs des affaires maritimes, et se trouvent maintenant au bureau du Registre de la marine marchande. Ils peuvent servir de preuve à l'appui attestant qu'un demandeur était membre de l'équipage d'un navire.
36. Une fois l'immatriculation d'un navire établie, un demandeur peut produire des dossiers de paye, du courrier envoyé à la personne responsable du navire, des documents de douane, des documents relatifs à des destinations ou des déclarations statutaires de tiers confirmant le service effectué par la personne à bord d'un navire.

Déclarations statutaires

37. La loi autorise les demandeurs anciens combattants de la marine marchande à présenter une déclaration statutaire à titre de preuve de leurs états de service lorsque les documents officiels ne sont pas disponibles. Les considérations suivantes sont à noter :
    a. des déclarations solennelles ne devraient pas être utilisées lorsque de meilleurs éléments de preuve sont disponibles, par exemple lorsque des documents sont disponibles relativement au navire ou au service visé par la demande. (Il pourrait en être ainsi lorsqu'un navire a été réparé, et que les documents de l'entreprise de radoub ou d'une autre entreprise sont disponibles);
    b. il n'est pas nécessaire que la déclaration de l'ancien combattant soit appuyée par une personne considérée comme étant « désintéressée » dans l'affaire, puisque l'arbitre doit toujours fonder sa décision sur l'ensemble des éléments de preuve fournis.

Références

Loi sur les allocations aux anciens combattants

Loi sur les pensions

Loi sur les prestations de guerre pour les civils

Loi sur les terres destinées aux anciens combattants

Distressed Seamen Regulations

Wartime Wages and Cost of Living Bonus Order

Wartime Wages Control Order