

McGILL LAW JOURNAL REVUE DE DROIT DE MCGILL

Montréal

Volume 31

1986

No 3

La compétence maritime du Parlement canadien et ses conséquences sur l'application du *Code civil*

André Braën*

Après avoir tracé l'origine des sources du droit maritime au Canada, l'auteur s'attarde sur l'expression « navigation and shipping » et tente d'en cerner le contenu en se basant sur la jurisprudence qui s'est développée autour de l'interprétation du paragraphe 91(10) de la *Loi constitutionnelle de 1867*. Il reprend le débat sur la compétence en amirauté de la Cour fédérale. L'auteur constate que la jurisprudence, en définissant la juridiction de la Cour fédérale, n'est pas conforme à celle qui a interprété le partage des compétences en matière de « navigation and shipping ». L'auteur met en question l'application par la Cour fédérale de la *common law* dans les incidences privées de causes d'amirauté même si le litige a pris naissance au Québec et, n'eût été du caractère maritime, aurait été adjugé selon le droit civil du Québec. L'auteur favorise l'application des dispositions du *Code civil* et constate la réticence de la Cour fédérale à ce faire.

After discussing the sources of Canadian maritime law, the author examines the term "navigation and shipping" and attempts to discern its meaning in terms of the jurisprudence which has developed around the interpretation of subsection 91(10) of the *Constitution Act, 1867*. He engages in the debate over the Federal Court's admiralty jurisdiction and the existence of a federal common law. The author notes that the case law, in defining the jurisdiction of the Federal Court, bears little relation to that pertaining to the distribution of powers in the matter of "navigation and shipping". The author questions the desirability of the Federal Court's application of common law in admiralty cases even when such litigation has its origins in Quebec and would have been adjudicated according to the civil law of Quebec but for the presence of a maritime element.

*De la Faculté de droit de l'Université d'Ottawa, Section de droit civil.

Ce numéro était déjà sous presse lorsque la Cour suprême a rendu sa décision dans l'affaire *ITO-International Terminal Operators Ltd c. Miida Electronics Inc.* (26 juin 1986) no 16674, 16680.

Sommaire

Introduction

1. **La compétence maritime du Parlement canadien**
 - 1.1. *La facture maritime des articles 91 et 92 de la Loi constitutionnelle de 1867*
 - 1.2. *L'expression « navigation and shipping »*
 - 1.3. *Les restrictions à la compétence maritime du Parlement*
 - 1.4. *Les entreprises et ouvrages maritimes de compétence fédérale*
 - 1.4.1. En général
 - 1.4.2. Les relations de travail
 - 1.4.3. Les exceptions provinciales
2. **La compétence en amirauté de la Cour fédérale du Canada**
 - 2.1. *Préliminaires*
 - 2.2. *L'application du test constitutionnel à la compétence en amirauté de la Cour fédérale*
 - 2.3. *L'uniformisation du droit maritime canadien*
3. **La survie du droit maritime provincial**
 - 3.1. *La compétence maritime provinciale*
 - 3.2. *L'application du droit provincial par les tribunaux de droit commun*
 - 3.3. *L'application du droit provincial par la Cour fédérale*

Conclusion

* * *

Introduction

Le *Code civil du Bas-Canada* contient, en son livre quatrième, une série de dispositions formant une espèce de petit code maritime.¹ Cette réglementation demeure toutefois incomplète. D'abord, malgré le fait que le *Code civil* fut adopté par un corps législatif souverain, sur le plan local, le statut colonial du Canada au moment de la codification constituait une limite sévère aux ambitions des codificateurs.² D'autre part, le commerce maritime peut être régi par d'autres dispositions de droit civil contenues ailleurs dans le code et ce, abstraction faite du problème constitutionnel et de celui de la coexistence d'une législation maritime fédérale.³ En effet, dans la mesure où le commerce maritime reste subordonné au droit civil, les règles générales relatives au contrat, à la responsabilité délictuelle, au mandat, au contrat d'entreprise et peut-être, au régime du voiturier continuent de s'appliquer. Les codificateurs notaient d'ailleurs que la majorité des dispositions applicables de la loi commerciale avaient été incorporées dans les règles communes.⁴ Enfin, des dispositions de droit terrestre peuvent ainsi opérer dans un champ d'activités régies par le droit maritime si un point n'y est pas traité spécifiquement et sans trahir pour autant l'autonomie de ce droit maritime.⁵

¹Le *Code civil du Bas-Canada* [ci-après C.c.B.-C.] est entré en vigueur le 1er août 1866. Son livre quatrième contient les lois commerciales. Plusieurs dispositions énoncées dans ce livre quatrième se rapportent à des institutions d'ordre maritime. Ainsi, le titre deuxième du livre contient les dispositions relatives aux bâtiments marchands (art. 2355-2406 C.c.B.-C.). Il est divisé en cinq chapitres: l'enregistrement des bâtiments, le transport des bâtiments enregistrés, l'hypothèque sur les bâtiments, le privilège ou gage maritime sur les bâtiments, leur cargaison et leur fret, et finalement, les propriétaires, maîtres et matelots. Le titre troisième contient les dispositions relatives à l'affrètement (art. 2407-2460 C.c.B.-C.). Il est divisé en six chapitres: les dispositions générales, la charte-partie, le transport des marchandises à la cueillette, le connaissance, les obligations du propriétaire ou fréteur et du maître, et finalement, les obligations de l'affréteur. Le titre quatrième se rapporte au transport des passagers par bâtiments marchands (art. 2461-2467 C.c.B.-C.). Le chapitre quatrième du titre cinquième se rapporte à l'assurance-maritime (art. 2606-2692 C.c.B.-C.). Enfin, le titre sixième contient les dispositions relatives au prêt à la grosse (art. 2693-2711 C.c.B.-C.).

²*Rapport des Commissaires pour la Codification des Lois Civiles du Bas-Canada*, septième rapport, Québec, Desbarats, 1865 [ci-après Septième rapport]. Pour une analyse historique de l'application du droit maritime au Québec, voir: A. Braën, « Le droit maritime du Québec à l'aube de la codification » (1985) 16 R.G.D. 429.

³Quant à la coexistence de la législation maritime fédérale et des dispositions du C.c.B.-C., voir: J. Pineau, « La législation maritime canadienne et le Code civil québécois » (1968) 14 McGill L.J. 26.

⁴*Supra*, note 2 à la p. 215.

⁵R. Rodière, *Traité général de droit maritime: Introduction, l'armement*, vol. 1, Paris, Dalloz, 1976 aux pp. 52-53.

Le droit maritime québécois s'est formé sur une base d'emprunt. La source principale mais non exclusive utilisée par les codificateurs pour rédiger les dispositions maritimes du *Code civil du Bas-Canada* demeure l'ordonnance de la marine de 1681.⁶ Elle fut à juste titre perçue comme constituant la base sur laquelle les tribunaux européens et américains avaient établi leur système. Elle possédait en outre les avantages d'avoir été abondamment utilisée par les tribunaux anglais et d'avoir été la loi appliquée en Nouvelle-France malgré la controverse relative à la validité de sa réception.⁷ La province de Québec, d'abord colonie française, puis colonie anglaise a donc reçu de ses métropoles les principaux éléments qui furent retenus au moment de la codification.

Le *Code civil du Bas-Canada* a été adopté par un corps législatif souverain sur le plan local. En 1866, la seule limite qui s'imposait aux codificateurs découlait du statut colonial. Peu après l'adoption du *Code*, le pacte fédératif se réalisa. L'accord constitutionnel confia alors au Parlement canadien une compétence législative exclusive en matière de navigation et marine marchande.⁸ Très tôt, cette compétence a été perçue de façon libérale par les tribunaux. Par la suite, les mêmes tribunaux sont venus limiter ce pouvoir en distinguant entre le transport maritime intraprovincial et extraprovincial.

Qu'advient-il alors de la compétence des législateurs provinciaux en matière maritime? Les dispositions maritimes du *Code civil* peuvent-elles constituer une législation valide et applicable par les tribunaux eu égard au contexte constitutionnel canadien? Chercher une réponse satisfaisante à ces questions s'avère complexe. D'abord, parce qu'il s'agit d'analyser l'interprétation jurisprudentielle des dispositions constitutionnelles qui distribuent les compétences législatives dans ce domaine. À cette analyse se joint le problème de la compétence maritime de la Cour fédérale. Celui-ci est le tribunal d'amirauté du Canada,⁹ une tâche qu'il exerce concurremment avec les tribunaux de droit commun. Or, à la suite des aléas de la jurisprudence, sa compétence dépend du type de réclamation dont on veut le saisir; en effet, il faut prouver entre autres que la réclamation dont il est question relève de la compétence législative du Parlement.¹⁰ En se prononçant de la

⁶*Supra*, note 2 aux pp. 225-27.

⁷Sur ce sujet, voir: J.C. Pouliot, *Glanures historiques et légales*, Québec, Dussault et Proulx, 1925 aux pp. 10-38; A. Perrault, *Traité de droit commercial*, vol. 1, Montréal, Albert Lévesque, 1936 aux pp. 109-16; E. Lareau, *Histoire du droit canadien*, vol. 1, Montréal, Périard, 1888 aux pp. 120-37.

⁸*Loi constitutionnelle de 1867* (R.-U.), 30 & 31 Vict., c. 3, art. 91(10).

⁹*Loi sur la Cour fédérale*, S.R.C. 1970 (2e supp.), c. 10, art. 22.

¹⁰Sur la compétence en amirauté de la Cour fédérale du Canada, voir: A. Braën, « La juridiction en Amirauté de la Cour fédérale du Canada » (1981) 41 R. du B. 367.

sorte, la jurisprudence s'est aussi prononcée sur le contenu réel de la compétence maritime du Parlement.

D'autre part et par définition, le droit maritime participe autant au droit public qu'au droit privé. Il se définit au sens large comme étant l'ensemble des règles juridiques qui gouvernent la navigation maritime.¹¹ Outre son caractère public et comme branche du droit privé, cet ensemble comprend les règles juridiques gouvernant les relations entre les particuliers intéressés dans une aventure maritime. Ainsi, plusieurs sujets de réclamation à caractère maritime sont des litiges de droit privé. Les sources juridiques peuvent à ce moment être multiples et différentes.¹² On voit alors que sur un plan constitutionnel, le travail de délimitation des compétences peut s'avérer fort délicat.

C'est donc à l'analyse de cette jurisprudence que nous voulons nous attarder afin de préciser la compétence maritime, s'il en est, d'une province et partant, la validité constitutionnelle des dispositions maritimes du *Code civil*. En particulier, il est important de s'interroger sur les conséquences insoupçonnées de ces décisions judiciaires dans un système de tradition civiliste ainsi que sur le sort qu'elles réservent aux dispositions maritimes du *Code civil du Bas-Canada*.

1. La compétence maritime du Parlement canadien

1.1. La facture maritime des articles 91 et 92 de la Loi constitutionnelle de 1867

La principale disposition de la *Loi constitutionnelle de 1867* qui traite du domaine maritime est le paragraphe 91(10). Celui-ci octroie au Parlement une compétence législative exclusive en matière de « navigation and shipping ». L'expression a été traduite de différentes façons: « navigation et marine marchande », « navigation et bâtiments marchands » ou encore, « navigation et expéditions par eau ». Pour des fins de commodité, nous retiendrons la première traduction française énumérée.

À ce chef de compétence proprement dit, il faut ajouter la compétence fédérale sur le service naval,¹³ les amarques, les bouées et les phares,¹⁴ la quarantaine, l'établissement et le maintien des hôpitaux de marine,¹⁵ les

¹¹J. Brisset, Cours de droit maritime, Faculté de droit, Université d'Ottawa, 1955 à la p. 3 [non publié].

¹²S.A. Cantin, Juridiction d'amirauté canadienne et compétence de la Cour fédérale en matière maritime, thèse de doctorat en droit, Université d'Ottawa, 1978 à la p. 139 [non publiée].

¹³*Loi constitutionnelle de 1867, supra*, note 8, art. 91(7).

¹⁴*Ibid.*, art. 91(9).

¹⁵*Ibid.*, art. 91(11) et 92(7).

passages d'eau (« ferries ») entre une province et tout pays britannique ou étranger, ou entre deux provinces¹⁶ et finalement, les ouvrages et entreprises fédérales, en particulier:

les lignes de bateaux à vapeur ou autres navires, chemins de fer, canaux, télégraphes et autres ouvrages et entreprises reliant la province à une autre ou à d'autres provinces, ou s'étendant au-delà des limites de la province; les lignes de bateaux à vapeur entre la province et tout pays britannique ou étranger.¹⁷

À ces titres spécifiques et dans une moindre mesure, il faut aussi mentionner la compétence fédérale qui s'étend à la réglementation des échanges et du commerce, aux pêcheries¹⁸ et au pouvoir résiduel.¹⁹

Enfin, précisons que l'article 108 de la *Loi constitutionnelle de 1867* transféra aux autorités fédérales la propriété de certains ouvrages maritimes existant à cette époque, à savoir: les canaux, les havres publics, les phares et quais, les bateaux à vapeur, dragueurs et vaisseaux publics et finalement, les améliorations sur les lacs et rivières.²⁰

1.2. L'expression « navigation and shipping »

Les mots « navigation » et « shipping », utilisés soit séparément, soit conjointement, ont été l'objet d'une abondante interprétation judiciaire. Avant d'entreprendre l'analyse de ces décisions, il convient de retenir la portée des définitions qu'on accole généralement à ces mots. Puisqu'il n'existe pas encore de version officielle de la *Loi constitutionnelle de 1867*, nous ne retiendrons que l'expression anglaise. Ainsi, le *Black's Law Dictionary* définit le mot « navigation » de la façon suivant:

The act or the science or the business of traversing the sea or other navigable waters in ships or vessels.²¹

« Shipping » est pour sa part plus difficile à circonscrire. L'ouvrage en question le fait en référant à l'expression « law of shipping » qu'il définit comme suit:

A comprehensive term for all that part of the maritime law which relates to ships and the persons employed in or about them. It embraces such subjects as the building and equipment of vessels, their registration and nationality, their ownership and inspection, their employment (including charter-parties,

¹⁶*Ibid.*, art. 91(13).

¹⁷*Ibid.*, art. 92(10)(a) et (b).

¹⁸*Ibid.*, art. 91(2) et (12).

¹⁹Le pouvoir général fédéral dans son aspect résiduaire introductif de l'art. 91 de la *Loi constitutionnelle de 1867*, *supra*, note 8.

²⁰Voir la *Loi constitutionnelle de 1867*, *ibid.*, ann. III.

²¹*Black's Law Dictionary*, 5e éd., St Paul, Minn., West, 1979 à la p. 927.

freight, demurrage, towage and salvage), and their sale, transfer, and mortgage; also, the employment, rights, powers and duties of masters and mariners; and the law relating to ship-brokers, ship-agents, pilots, etc.²²

Le mot « navigation » réfère donc à l'art ou à la science de se mouvoir sur l'eau avec un appareil. Il possède une connotation nettement technique. Par ailleurs, le mot « shipping » a une portée beaucoup plus vaste et il vise plus que les simples expéditions de marchandises par eau. Il recouperait finalement cette réalité à la fois économique et juridique qu'on appelle le commerce maritime.

Cette définition littérale et non-exhaustive a déjà été appliquée et retenue dans l'affaire *Antares Shipping Corp. c. Le navire Capricorn* par la Cour fédérale.²³ Le mot « shipping » utilisé au paragraphe 91(10) de la *Loi constitutionnelle de 1867* recoupe, selon le tribunal, la même réalité que celle décrite dans la définition élaborée ci-haut.²⁴

Selon S.A. Cantin, l'utilisation conjointe des mots « navigation » et « shipping » dans ce texte constitutionnel a comme conséquence de soumettre presque tout le domaine du droit maritime à la compétence législative du Parlement.²⁵ Cette portée non-limitative de l'expression s'inspirerait du concept d'aventure maritime autour duquel les règles de droit maritime se sont développées au cours des âges.²⁶ Quoiqu'il en soit, le terme « shipping » n'était pas inconnu du législateur britannique en 1867. Quelques années auparavant, il avait déjà adopté le *Merchant Shipping Act, 1854*;²⁷ son contenu était toutefois loin de recouper l'entière réalité du commerce maritime qui se pratiquait alors.²⁸

La facture maritime des articles 91 et 92 suggère donc une interprétation large et libérale du paragraphe 91(10). C'est cette interprétation qui sera retenue par les tribunaux chargés de délimiter le contenu de cette disposition.

²²*Ibid.*, à la p. 1235.

²³(1973), [1973] C.F. 955, 15 N.R. 236 (1re inst.), inf. (1978), [1978] 2 C.F. 834, 88 D.L.R. (3d) 28 (Appel), conf. (1979), [1980] 1 R.C.S. 553, 111 D.L.R. (3d) 289.

²⁴*Ibid.* aux pp. 958-59, M. le juge Pratte.

²⁵Cantin, *supra*, note 12 aux pp. 132-33.

²⁶*Ibid.* L'auteur renvoie à l'opinion du juge Rand dans *Goodwin Johnson Ltd c. The Ship (Scow) A T & B* (1954), [1954] S.C.R. 513 aux pp. 521-22.

²⁷(R.-U.), 17 & 18 Vict., c. 104.

²⁸Cette législation à caractère largement administratif n'en codifiait pas moins plusieurs principes de droit maritime privé tels que consacrés par le tribunal d'amirauté anglais. Divisée en 11 parties, elle contenait des dispositions relatives à la propriété et à l'enregistrement des bâtiments britanniques (partie 2), aux maîtres et matelots (partie 3), à la prévention des accidents (partie 4) et à la responsabilité du propriétaire (partie 9). S'agissant d'une législation impériale, elle était donc applicable au Canada d'alors. Elle explique la présence d'un article préliminaire au début du titre deuxième du livre quatrième du C.c.B.-C et consacré aux bâtiments marchands. L'art. 2355 C.c.B.-C. renvoie en effet à cet acte impérial pour tout ce qui concerne les bâtiments marchands.

Les tribunaux ont adopté une approche généreuse envers le gouvernement fédéral tôt dans l'histoire d'interprétation des dispositions législatives en matière maritime. Une province ne peut valablement octroyer à une compagnie le pouvoir d'ériger des travaux pouvant obstruer des eaux navigables. En effet, la Cour suprême du Canada dans *Queddy River Driving Boom Co. c. Davidson*²⁹ avait souligné que *tout* ce qui pouvait être relié à la navigation et à la marine marchande semblait avoir été confié à la compétence législative exclusive du Parlement.³⁰

Le domaine du pilotage relève de la compétence législative du Parlement en matière de navigation et marine marchande. Le comité judiciaire du Conseil privé a jugé dans *Paquet c. Pilots' Corp. (Quebec)*³¹ que la législation fédérale pourvoyant à la qualification des pilotes, leur rémunération et l'exécution de leurs obligations affectait nécessairement la propriété et les droits civils des pilotes; mais la généralité du paragraphe 92(13) est restreinte par les chefs de compétence énumérés à l'article 91.

Toutefois, certaines limitations au pouvoir fédéral étaient reconnues. Dans *Reference Re Waters and Water-Powers*³² le juge Duff s'est interrogé sur le contenu du paragraphe 91(10). La compétence du Parlement pourrait englober le contrôle de la navigation et de la marine marchande (« shipping »), le contrôle des eaux navigables, l'amélioration de la navigabilité, les aides à la navigation, l'exploitation d'installations portuaires et des chemins de fer portuaires, les quais, les chantiers navals et peut-être, s'étendre à toute matière reliée au transport par eau.³³ Le même juge douta toutefois que la compétence fédérale aille si loin; d'abord, parce que les lignes de bateaux et autres ouvrages interprovinciaux ou internationaux constituent

²⁹(1883), 10 S.C.R. 222, M. le juge en chef Ritchie.

³⁰*Ibid.* aux pp. 232-33.

³¹(1929), [1929] A.C. 1029, (*sub nom. Paquet c. Corp. of Pilots of Quebec Harbour*) 54 D.L.R. 323. Dans *City of Montreal c. Montreal Harbour Comm'rs* (1925), [1926] A.C. 299, [1926] 1 D.L.R. 840 (P.C.), le même tribunal répétait une fois de plus que le pouvoir du Parlement en matière de navigation et marine marchande devait être interprété libéralement même si son exercice peut affecter sérieusement les droits civils et la propriété dans une province. Mais ce pouvoir ne peut permettre l'occupation par les autorités fédérales sans indemnisation des terres appartenant à la Couronne du chef d'une province. Comme en matière de pêcheries, le pouvoir fédéral en matière de navigation et marine marchande ne confère aucun droit de propriété. Voir aussi: *R. c. Robertson* (1882), 6 S.C.R. 52; *A.G. Canada c. A.G. Ontario* (1897), [1898] A.C. 247 (P.C.); A. Braën, « Les ententes administratives en matière de pêcheries » (1983) 14 R.G.D. 309 aux pp. 312-13.

³²(1929), [1929] S.C.R. 200, [1929] 2 D.L.R. 481 [ci-après cité aux S.C.R.]. La Cour suprême y fut d'avis que le pouvoir en matière de navigation et marine marchande ne permet pas l'occupation de terres provinciales par les autorités portuaires fédérales. Si ce pouvoir existe, ce n'est qu'à titre ancillaire et il ne peut s'exercer qu'après le paiement d'une compensation adéquate à la province.

³³*Ibid.* aux pp. 220-21.

une exception à la compétence d'une province sur les ouvrages et entreprises d'une nature locale; d'autre part, si l'expression « navigation et marine marchande » englobait les sujets prévus aux paragraphes 91(9),³⁴ (13),³⁵ et 92(10)(a) et (b),³⁶ ces dernières dispositions seraient tout simplement redondantes.

La compétence du Parlement s'étend aux eaux navigables. Celles-ci doivent être de véritables voies de communication sur lesquelles la navigation peut s'effectuer de façon commode et être appréciée selon une situation d'ensemble.³⁷ Même si une province peut légiférer sur des ouvrages de nature locale, ce qui concerne l'amélioration des cours d'eau navigables relève de la compétence législative exclusive du Parlement.³⁸ Enfin, le Parlement est le seul habilité à légiférer à l'égard du droit public de navigation³⁹ ou encore, à l'égard des eaux extra-territoriales.⁴⁰ En vertu des paragraphes 91(10), (13) et 92(10), « the intention of the British North America Act was to place within the sole control of Dominion Parliament all rights affecting navigation between the Dominion and any foreign country and as well the right to legislate as to grants of a ferry between the Dominion and a foreign country ».⁴¹

L'expression « navigation et marine marchande » comporte un caractère évolutif. Ce ne sont pas des mots

[o]f a static nature tied to their meaning as of 1867, the date of the *B.N.A. Act*, but living words which encompass usage in accord with man's ingenuity in the development of water craft and the purpose of it in navigable waters.⁴²

³⁴les amarques, les bouées, les phares et l'île de Sable.

³⁵les passages d'eau (*ferries*) entre une province et tout pays britannique ou étranger, ou entre deux provinces.

³⁶(a) lignes de bateaux à vapeur ou autres navires, chemins de fer, canaux, télégraphes et autres ouvrages et entreprises reliant la province à une autre ou à d'autres provinces, ou s'étendant au-delà des limites de la province;

(b) lignes de bateau à vapeur entre la province et tout pays britannique ou étranger . . .

³⁷*Bell c. Corp. of Quebec* (1879), 5 App. Cas. 84 (P.C.); *Leamy c. R.* (1916), 54 S.C.R. 143, 33 D.L.R. 237; *MacLaren c. A.G. Quebec* (1914), [1914] A.C. 258 (P.C.); J. Brière, « Les droits de l'État, des riverains et du public dans les eaux publiques de l'État du Québec », Réalisé pour la Commission d'étude des problèmes juridiques de l'eau, Gouvernement du Québec, 1969 [non publié]; D. Alhérithière, *La gestion des eaux en droit constitutionnel canadien*, Québec, Éditeur officiel, 1976; Québec, Ministère des richesses naturelles, *Le droit québécois de l'eau*, Montréal, Centre de recherche en droit public, Université de Montréal, 1977 (sous la direction de G. Lord); Canada, Expansion économique régionale, *Water Law in Canada: The Atlantic Provinces*, Ottawa, Information Canada, 1973 (G.V. La Forest); B. Laskin, *Le cadre juridictionnel de la régie des eaux*, Ottawa, Imprimeur de la Reine, 1961.

³⁸*Booth c. Lowery* (1917), 54 S.C.R. 421, 35 D.L.R. 303.

³⁹*A.G. British Columbia c. A.G. Canada* (1913), [1914] A.C. 153, 15 D.L.R. 308 (P.C.); *Leamy c. R.*, *supra*, note 37.

⁴⁰*Croft c. Dunphy* (1932), [1933] 1 D.L.R. 225, [1932] 3 W.W.R. 696 (P.C.).

⁴¹*Re International and Interprovincial Ferries* (1905), 36 S.C.R. 206.

⁴²*R. c. Rice* (1962), [1963] 1 C.C.C. 108 aux pp. 110-11 (Ont. Mag. Ct).

Aussi, un règlement municipal anti-bruit prétendant s'appliquer à des courses d'hydroplanes a-t-il été jugé inapplicable par la Cour du magistrat de l'Ontario dans *R. c. Rice*.⁴³

Plus récemment, dans l'affaire *Municipalité de St-Denis de Brompton c. Filteau*,⁴⁴ la municipalité demanderesse réclamait l'émission d'une injonction permanente pour enjoindre le défendeur de retirer son embarcation à moteur des eaux d'un lac navigable situé sur le territoire municipal. La municipalité invoquait au soutien de sa demande sa propre réglementation adoptée en vertu du paragraphe 413(2) du *Code municipal de Québec*. Cette disposition permet au conseil d'une municipalité de réglementer l'usage d'embarcations à moteur. La demande fut rejetée par la Cour supérieure du Québec. Le pouvoir conféré au Parlement en vertu du paragraphe 91(10) doit être interprété largement. Cette disposition ne distingue pas entre la navigation commerciale et celle de plaisance. Le tribunal se référa à une étude du juge Laskin:⁴⁵ les mots « navigation » et « vessels » ou « ships » ou « shipping » représentent deux idées différentes. La navigation a trait à l'action de se mouvoir sur l'eau; elle a comme conséquence d'obliger un bateau à suivre une route déterminée. Les mots « vessels », « ships » ou « shipping », pour leur part, font référence à l'activité commerciale qui utilise la navigation. Enfin, le tribunal cita une autre décision de la Cour supérieure qui avait jugé que la réglementation à l'égard des petits navires et à la sécurité aquatique relevait de la compétence législative exclusive du Parlement en vertu de 91(10).⁴⁶ Le paragraphe 413(2) de *Code municipal* a donc été déclaré inconstitutionnel.

Les tribunaux ont donc opté en faveur d'une interprétation large et libérale du paragraphe 91(10) sans nécessairement définir son contenu. Les décisions analysées se caractérisent par l'insistance avec laquelle les tribunaux se sont bornés à n'analyser que l'aspect technique de l'expression « navigation et marine marchande ». L'aspect civil de l'expression a finalement été peu discuté. Les tribunaux ont toutefois reconnu que cette disposition doit se lire en corrélation avec celles des articles 91 et 92⁴⁷ et que la compétence fédérale en la matière est capable d'empiéter sur les droits civils et la propriété. Dans ce dernier cas, le pouvoir d'intervention du Parlement est limité à ce qui est nécessaire pour légiférer de façon générale

⁴³*Ibid.*

⁴⁴(1983), [1983] C.S. 937, 6 D.L.R. (4th) 596.

⁴⁵*Supra*, note 37 à la p. 224.

⁴⁶*Cytrynbaum c. R.* (29 avril 1982), Terrebonne 700-27-5395-817, M. le juge Ducros (C.S.). Cytrynbaum avait été accusé d'avoir navigué sur le Lac-des-Seize-Iles dans une embarcation de plus de 5.5 mètres de longueur sans gilet de sauvetage, contrairement à la réglementation fédérale sur les petites embarcations adoptée en vertu de l'art. 400 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, S.R.C. 1970, c. S-9.

⁴⁷*Booth c. Lowery*, *supra*, note 38.

et efficace en matière de navigation et marine marchande.⁴⁸ En fait, ce sont les compétences provinciales sur les droits civils et la propriété ainsi que sur les entreprises et ouvrages de nature locale qui semblent être le principal frein à l'extension illimitée du pouvoir fédéral en matière maritime. L'interprétation judiciaire à cet égard a servi aussi bien à étendre la compétence fédérale qu'à la délimiter.

1.3. Les restrictions à la compétence maritime du Parlement

On avait depuis longtemps décidé que la compétence maritime des autorités fédérales ne s'étend pas à l'égard d'un traversier par câbles reliant deux rives d'un cours d'eau à l'intérieur d'une province.⁴⁹ De la même façon, les tribunaux ont confirmé à plusieurs reprises le pouvoir d'une province d'incorporer des compagnies de navigation.⁵⁰ Ainsi, dans *Re Lake Winnipeg Transportation, Lumber & Trading Co.*,⁵¹ le pouvoir du Manitoba d'incorporer une compagnie de transport de passagers et de marchandises sur le Lac Winnipeg a été jugé valide. Relativement à la compétence du Parlement en matière de navigation et marine marchande, le tribunal s'exprima ainsi:

Legislation on that subject would seem rather to deal with such matters as the law of the road, lights to be carried, how vessels are to be registered, evidence of ownership and title, transmission of interest and such matters.⁵²

En 1955, dans le renvoi intitulé *Reference Re Validity of the Industrial Relations and Disputes Investigation Act*,⁵³ la Cour suprême du Canada eut à se prononcer sur l'application de la législation fédérale en matière de relations de travail à l'égard des employés d'une compagnie offrant des services d'arrimage, de débardage et de terminus dans divers ports canadiens. L'article 53 de la *Loi sur les relations industrielles et sur les enquêtes visant les différends du travail*⁵⁴ prétendait en effet rendre applicables les dispositions de ladite loi aux employés des entreprises relevant de l'autorité législative du Parlement; particulièrement, « les ouvrages, entreprises ou affaires exécutés ou exercés pour ou concernant la navigation et la marine marchande, intérieures ou maritimes, y compris la mise en service de navires et le transport par navires partout au Canada ».

⁴⁸*Nisshin Kisen Kaisha Ltd c. Cie des chemins de fer nationaux du Canada* (1980), [1981] 1 C.F. 293, 111 D.L.R. (3d) 360 (1re inst.).

⁴⁹*Dinner c. Humberstone* (1896), 26 S.C.R. 252.

⁵⁰*Loi constitutionnelle de 1867, supra*, note 8, art. 91(11). Voir *Macdougall c. Union Navigation Co.* (1877), 21 L.C. Jurist 63 (B.R.); *Union Navigation Co. c. Couillard* (1875), 7 R.L. 215 (C.S.), conf. (1877), 21 L.C. Jurist 71 (B.R.).

⁵¹(1891), 7 Man. R. 255 (Q.B.). Voir aussi: *Algoma Central Railway Co. c. R.* (1901) 7 Ex. C.R. 239; *R. c. Martin* (1904), 36 N.B.R. 448 (S.C.T.D.).

⁵²*Ibid.* à la p. 259, M. le juge Taylor.

⁵³(1955), [1955] S.C.R. 529, [1955] 3 D.L.R. 721 [ci-après *Stevedoring* cité aux S.C.R.].

⁵⁴S.R.C. 1952, c. 152.

Le tribunal opina en faveur du caractère *intra vires* de la législation fédérale à l'égard de ces employés dans la mesure où le débardage est une activité essentielle ou nécessairement reliée au transport maritime et où la compagnie offrait ses services à des navires exploités exclusivement sur une base internationale. L'interprétation large et libérale du paragraphe 91(10) fut encore retenue. Le juge Rand expliqua que l'importance économique et le caractère international de la navigation avaient incité le législateur britannique à confier cette compétence exclusivement au Parlement.⁵⁵ Il fut d'avis que le pouvoir fédéral en vertu des paragraphes 91(10) et 92(10)(a) et (b) s'étendait clairement à toutes les caractéristiques (« features ») propres au navire et qu'il pouvait être relié à la compétence du Parlement en matière de commerce interprovincial et international.⁵⁶ Accessoirement, une législation fédérale pouvait affecter les droits civils.

Mais le caractère *intra vires* de ce genre de législation dépend ultimement des circonstances propres à chaque cas. Ainsi, on considéra que les alinéas (a) et (b) du paragraphe 92(10) constituaient une exception à la règle de la compétence provinciale sur les ouvrages et entreprises de nature locale et sur les droits civils. Le juge Taschereau confirma la capacité du Parlement d'affecter de façon accessoire les droits civils lorsqu'il légifère en matière de navigation et marine marchande.⁵⁷

This however, cannot be construed as excluding the provincial jurisdiction over certain matters, as for instance, *inland shipping*, which is not always of federal concern.⁵⁸

Le juge Rand insista sur la terminologie du paragraphe 92(10) qui confère à la province une juridiction sur les lignes de bateaux et autres ouvrages intraprovinciaux. Par exemple, des aspects non reliés à la navigation et marine marchande tels l'établissement des tarifs de traversiers ou des horaires relèvent du pouvoir provincial.

Shipping is not confined to the large sense of undertakings such as « lines of ships » it may be fluid both in routes and functions. Single ships may be engaged in interprovincial or foreign commerce today, otherwise than incidentally, and local trade tomorrow: they may be carriers of goods for their owners or for the public: they may compose fishing fleets as in the Maritime provinces and British Columbia with employees in incidental activities. They have their home port in a province. In these, as in strictly local undertakings, the local interest is paramount and the civil rights of the crews *prima facie* find their regulation in provincial law.⁵⁹

⁵⁵Voir *supra*, note 53 à la p. 547.

⁵⁶*Ibid.* aux pp. 550-51.

⁵⁷*Ibid.* à la p. 541.

⁵⁸*Ibid.* à la p. 542.

⁵⁹*Ibid.* à la p. 552.

La juridiction provinciale à l'égard d'un traversier local s'explique d'autant plus si l'on considère qu'il constitue simplement la continuation à travers un cours d'eau d'un chemin public.⁶⁰

Si le pilotage constitue une caractéristique essentielle à la navigation, il en va autrement en ce qui concerne les relations de travail. Le juge Rand ajouta donc ce qui suit:

But it would, in my opinion be an unwarranted encroachment on provincial powers to extend the scope of Shipping in the application of s.53 to crews of vessels engaged in strictly local undertakings or services, including fishing fleets and craft engaged primarily in intraprovincial carriage. Subject to that limitation the dominion authority under 91(10) comprehends all Shipping.⁶¹

Le juge Abbott pour sa part sembla délimiter de façon plus rigoureuse la compétence maritime du Parlement lorsqu'il déclara:

I should add, however, that in my view, except in such aspects as may relate to the navigation of the vessel, the combined effect of heads 10, 13 and 29 of s.91 and head 10 of s.92 is to exclude from federal jurisdiction shipping which is purely local in character such as a ferry or a line of ships operating wholly within the limits of one province.⁶²

Cette décision est donc extrêmement importante. D'abord, parce que le tribunal a senti le besoin de distinguer entre la navigation et la marine marchande (« shipping »). L'aspect navigation dont la connotation technique est claire relève de la compétence législative exclusive du Parlement. Elle semble quasiment totale. Quant à l'aspect de la marine marchande (« shipping »), la compétence fédérale semble moins absolue qu'on ne l'avait d'abord imaginée. Le tribunal a clairement établi qu'il faut en matière maritime distinguer entre le transport intraprovincial et le transport interprovincial ou international. C'est le libellé des articles 91 et 92 qui invite à cette distinction. Enfin, il faut retenir qu'une entreprise qui est nécessairement liée à la navigation et marine marchande, même si elle constitue une entité indépendante d'une compagnie de transport maritime international, relève de la compétence fédérale en vertu des paragraphes 91(10) et 92(10).

Reste maintenant à déterminer quel pourrait être le contenu de la compétence provinciale en matière maritime et si ce contenu confirme la validité constitutionnelle des dispositions maritimes du *Code civil du Bas-Canada*. Hormis la question des relations de travail, cette compétence s'étend-elle à l'assurance maritime, aux droits et obligations des maîtres et matelots, à

⁶⁰*Ibid.* à la p. 560, M. le juge Kellock. Voir aussi: *Toronto Transit Comm'n c. Aqua Taxi Ltd* (1956), 6 D.L.R. (2d) 721, [1957] O.W.N. 65 (H.C.).

⁶¹*Stevedoring, ibid.* à la p. 533. Voir toutefois l'opinion discordante du juge Kellock aux pp. 560-61.

⁶²*Ibid.* à la p. 591.

l'affrètement, à la responsabilité du transporteur, etc.? Par exemple, quels pourraient être les droits civils d'un équipage oeuvrant au sein d'une compagnie de transport maritime intraprovincial?

En matière de relations de travail, la Cour suprême du Canada confirma la compétence provinciale à l'égard des employés d'une entreprise de transport maritime intraprovincial. Ainsi, dans *Agence Maritime Inc. c. Conseil canadien des relations ouvrières*,⁶³ on s'interrogeait sur le pouvoir de l'organisme intimé d'accréditer les employés de l'appelante. Celle-ci avait été incorporée en vertu des lois provinciales et elle exploitait trois navires dont le port d'attache était Québec. Ses services étaient reliés exclusivement au transport général à l'intérieur des eaux du Québec. Exceptionnellement, ses navires avaient effectué trois voyages à l'étranger. Dans un jugement unanime, la Cour suprême jugea que ces voyages exceptionnels ne suffisaient pas à changer le caractère local de l'entreprise. Le fait de franchir la frontière des eaux intérieures canadiennes pour se rendre de Gaspé à Québec ne peut être interprété comme allant au-delà des limites de la province au sens du paragraphe 92(10). La compétence provinciale fut établie de la façon suivante par le juge Fauteux:

sauf en ce qui concerne l'aspect navigation, les dispositions des art. 91(29) et 92(10)(a) et (b) ont collectivement pour effet d'exclure de la compétence du Parlement les entreprises de transport maritime dont les opérations sont effectuées strictement à l'intérieur d'une même province.⁶⁴

La même année, la Cour suprême récidiva dans l'affaire *Three Rivers Boatman Ltd c. Conseil canadien des relations ouvrières*.⁶⁵ L'organisme intimé avait été saisi d'une requête en accréditation par les salariés de la demanderesse, préposée aux opérations maritimes dans le port de Trois-Rivières. L'entreprise pourvoyait au transport des pilotes, officiers de douanes et médecins dans un rayon de 5 milles du port. Le litige avait trait à la délivrance par la Cour supérieure du Québec d'un bref d'évocation à l'encontre de l'organisme fédéral. En *obiter*, le juge Fauteux signala que le juge de première instance était justifié d'émettre le bref dans la mesure où la requête faisait voir que les opérations de l'entreprise étaient conduites à Trois-Rivières et ne se rattachaient pas à du transport extraprovincial.

Le caractère intraprovincial d'une entreprise maritime peut donc constituer une limite sérieuse au pouvoir fédéral en matière de navigation et marine marchande. Certains auteurs enseignent que la navigation maritime

⁶³(1968), [1969] R.C.S. 851, 12 D.L.R. (3d) 722 [ci-après *Agence Maritime Inc.* cité aux R.C.S.].

⁶⁴*Ibid.* à la p. 859.

⁶⁵(1969), [1969] R.S.C. 607, 12 D.L.R. (3d) 710 [ci-après *Three Rivers Boatman Ltd.*].

relève dans tous les cas du pouvoir fédéral, même lorsqu'il s'agit de navigation locale,⁶⁶ ce qui est juste compte tenu de la jurisprudence précédemment analysée. En matière de transport maritime, ils précisent que la compétence est tantôt fédérale, tantôt provinciale. Ainsi, les paragraphes 91(29) et 92(10) ont pour effet d'exclure du champ législatif fédéral les entreprises de transport maritime dont les opérations s'effectuent à l'intérieur d'une même province.⁶⁷ Le juge en chef Laskin distingue cependant entre le pouvoir à l'égard des traversiers et celui en relation avec la marine marchande (« shipping »);⁶⁸ s'il attribue le premier à la compétence provinciale, il hésite à trancher en faveur des provinces en ce qui concerne la marine marchande intraprovinciale.

1.4. Les entreprises et ouvrages maritimes de compétence fédérale

1.4.1. En général

Quels sont donc les ouvrages maritimes de nature extraprovinciale tombant sous la compétence législative du Parlement? Les ouvrages et entreprises maritimes énumérés aux paragraphes 91(13) et 92(10)(a), (b) et (c) entrent clairement dans cette catégorie. Depuis l'arrêt *A.G. Ontario c. Winner*,⁶⁹ la jurisprudence retient deux critères pour permettre la qualification d'une entreprise fédérale.⁷⁰ Le premier a trait aux services réguliers et continus d'une entreprise: si une partie, même minime, des activités régulières d'une entreprise est extraprovinciale, les tribunaux opteront en faveur de la compétence législative du Parlement.⁷¹ Une entreprise peut toutefois scinder ses opérations entre deux compagnies, l'une exerçant au niveau provincial et l'autre, sur la scène extraprovinciale.⁷² Le second critère concerne

⁶⁶G.-A. Beaudoin, *Le partage des pouvoirs*, 3e éd., Ottawa, Éditions de l'Université d'Ottawa, 1983 à la p. 263. Voir aussi: F. Chevette et H. Marx, *Droit constitutionnel*, Montréal, Presses de l'Université de Montréal, 1982 à la p. 715 et s.

⁶⁷Beaudoin, *ibid.*

⁶⁸B. Laskin, *Canadian Constitutional Law*, 4e éd. rév. par A.S. Abel et J.I. Laskin, Toronto, Carswell, 1975 aux pp. 497 et s.

⁶⁹(1954), [1954] A.C. 541, [1954] 4 D.L.R. 657 (P.C.).

⁷⁰Chevette et Marx, *supra*, note 66 à la p. 943 et s.

⁷¹*R. c. Toronto Magistrates ex parte Tank Truck Transport Ltd* (1960), [1960] O.R. 497 (H.C.), conf. (1961), [1963] 1 O.R. 272 (C.A.); *R. c. Cooksville Magistrate's Court ex parte Liquid Cargo Lines Ltd* (1964), [1965] 1 O.R. 84 (H.C.); *R. c. Borisko Bros Quebec Ltd* (1969), 29 D.L.R. (3d) 754 (C. sess. Qué.); *Re Pacific Produce Delivery & Warehouses Ltd and Retail, Wholesale & Dept Store Union, Local 580* (1974), 44 D.L.R. (3d) 130, [1974] 3 W.W.R. 389 (B.C.C.A.); *Agence Maritime Inc.*, *supra*, note 63.

⁷²*Re A.G. Quebec and A. & F. Baillargeon Express Inc.* (1978), 97 D.L.R. (3d) 447 (C.A. Qué.).

l'interconnexion des services: ce n'est pas parce qu'une voie locale de transport peut être raccordée à une voie fédérale que la province perd sa juridiction à son égard.⁷³ Les activités d'une entreprise fédérale pourront donc être réglementées par les autorités fédérales.

1.4.2. Les relations de travail

La législation sur les relations de travail a pour objet de définir les droits et obligations des employeurs et employés. À ce titre, elle constitue clairement une matière de droits civils et propriété qui relève de la compétence législative exclusive d'une province en vertu du paragraphe 92(13).⁷⁴ La compétence fédérale dans ce domaine demeure l'exception; malgré tout, elle n'a cessé de s'accroître.⁷⁵ Ainsi, le Parlement peut prétendre exercer une compétence exclusive dans ce domaine s'il est établi que cette compétence est partie intégrante de sa compétence principale.⁷⁶

Dans le renvoi *Stevedoring*⁷⁷ il fut décidé que la législation fédérale du travail s'appliquait aux entreprises dont les activités constituent une partie intégrante de la navigation et marine marchande. Le Parlement peut légiférer accessoirement, c'est-à-dire affecter les droits civils, dans la mesure où cela est essentiel pour lui permettre le plein exercice de sa compétence en matière de navigation et marine marchande. C'est ainsi que les employés d'une compagnie de débardage qui offre ses services à des lignes extraprovinciales de bateaux seront soumis à la législation fédérale du travail. La législation provinciale devient simplement inopérante à leur égard.

D'autres décisions judiciaires sont venues préciser le champ d'application de la législation fédérale du travail en matière maritime. Ainsi, dans *Swait c. Board of Trustees of Maritime Transportation Union*,⁷⁸ la Cour d'appel du Québec a jugé valide la législation fédérale créant une tutelle sur un syndicat international de marins. On a jugé entre autres que la compétence du Parlement en matière de navigation et marine marchande lui permettait de ce faire.

⁷³*City of Montreal c. Montreal Street Railway* (1912), [1912] A.C. 333, 1 D.L.R. 681 (P.C.).

⁷⁴Sur ce sujet, voir: A. Tremblay, *Les compétences législatives au Canada et les pouvoirs provinciaux en matière de propriété et de droits civils*, Ottawa, Éditions de l'Université d'Ottawa, 1967 à la p. 229 et s.

⁷⁵Voir C.H. McCairn, « Transportation, Communication and the Constitution: The Scope of Federal Jurisdiction » (1969) 47 R. du B. can. 355.

⁷⁶*Construction Montcalm Inc. c. Commission du salaire minimum* (1978), [1979] 1 R.C.S. 754, 93 D.L.R. (3d) 641.

⁷⁷*Supra*, note 53.

⁷⁸(1966), [1967] B.R. 315.

Dans *R. c. Nova Scotia Labour Relations Board ex parte J.B. Porter Co.*⁷⁹ la Cour suprême de la Nouvelle-Écosse a confirmé la juridiction fédérale à l'égard des employés d'une entreprise de dragage, de construction navale et de fourniture de services de sauvetage en mer:

[t]he operation by the company of its ships and water-borne engineering and construction and dredging plant constitute a work, undertaking or business operated or carried on for or in connection with navigation and shipping.⁸⁰

Or, le travail des employés de l'entreprise constitue une partie intégrante de ces opérations.

Plus récemment, dans *Reference Re Seafarers' International Union of Canada and Crosbie Services Ltd.*,⁸¹ la Cour d'appel fédérale a confirmé la juridiction fédérale à l'égard des marins employés sur dix navires faisant la navette entre les ports terre-neuviens et les plates-formes de forage en mer. Ces navires étaient chargés d'approvisionner les équipages de ces plates-formes situées en dehors du territoire de Terre-Neuve. Même si les services de l'entreprise pouvaient être réduits à deux éléments, à savoir l'exécution d'un contrat d'utilisation de navires et l'engagement d'équipages, cette entreprise a été qualifiée de « maritime ». Or, le paragraphe 91(10) permet au Parlement de légiférer sur l'emploi d'un personnel canadien et les conditions de travail à l'intérieur d'une entreprise maritime.

Dans *Verreault Navigation Inc. c. Syndicat international des marins canadiens*,⁸² l'appelante exploitait une entreprise de dragage et un chantier naval. On s'interrogeait sur le pouvoir du Conseil canadien des relations de travail d'accréditer les employés de l'entreprise. La Cour d'appel fédérale a jugé qu'une entreprise de dragage relève de la compétence fédérale non pas parce qu'une telle entreprise utilise des équipements flottants ou parce qu'elle fait normalement affaires dans plusieurs provinces mais bien parce que son activité est si intimement liée à la navigation qu'elle ressort du pouvoir fédéral en vertu de 91(10). Cette décision n'était pas unanime. Le juge Lalonde inscrivit une dissidence à l'effet que le dragage, la construction et la réparation de navires ne relèvent pas du paragraphe 91(10): draguer, tout comme construire un quai, bien qu'étant relié à la navigation, ne constitue pas une activité qui s'exerce dans la cadre de la navigation.

⁷⁹(1968), 68 D.L.R. (2d) 613, 29 M.P.R. 66 (N.S.S.C.) [ci-après cité aux D.L.R.].

⁸⁰*Ibid.* à la p. 623. Voir aussi: *Jebsens (U.K.) Ltd c. Lambert* (1975), 64 D.L.R. (3d) 574 (B.C.C.A.).

⁸¹(1982), [1982] 2 C.F. 855, 135 D.L.R. (3d) 485 (Appel) [ci-après *Crosbie Services Ltd.*].

⁸²(1982), [1983] 2 C.F. 203 (Appel).

Finalement, la Cour d'appel du Québec rendait une décision intéressante dans l'arrêt *Société Canadienne des Métaux Reynolds Ltée c. Francoeur*.⁸³ L'appelante exploitait à Baie-Comeau une aluminerie comprenant des installations portuaires où travaillaient des employés accrédités par le Conseil canadien des relations de travail. On s'interrogeait sur l'application de la législation fédérale ou provinciale à leur égard. Le tribunal a rappelé qu'en matière de relations de travail, la compétence fédérale demeure l'exception. D'autre part, il est toutefois permis de diviser les activités d'une entreprise pour déterminer quelle loi, fédérale ou provinciale, sera applicable à tel ou tel secteur d'activités de l'entreprise. Même si l'appelante est une entreprise à caractère provincial, l'unité des débardeurs relève de la compétence fédérale. Le travail des débardeurs dans un port où s'effectuent des activités de navigation extraprovinciale est intrinsèquement relié à la navigation et marine marchande au sens du paragraphe 91(10). Le pouvoir provincial en matière de droits civils doit céder le pas à la réglementation fédérale.

1.4.3. Les exceptions provinciales

Sauf en ce qui concerne la navigation, si une activité est reliée au transport intraprovincial, la compétence d'une province sera confirmée. C'est du moins le cas en matière de relations de travail tel qu'il en découle des arrêts *Stevedoring, Agence Maritime Inc. et Three Rivers Boatman Ltd.*⁸⁴ D'autres décisions sont venues limiter la compétence fédérale dans le domaine.

Dans *Seafarers' International Union c. Zapata Maritime Service Co.*,⁸⁵ le Conseil canadien des relations ouvrières a décidé qu'il n'avait pas juridiction à l'égard des employés d'une entreprise spécialisée dans la fabrication du gréement des navires effectuant l'exploration pétrolière en mer. Les activités en question sont une partie de l'industrie d'exploration des hydrocarbures qui est considérée comme une entreprise locale. Le fait que les navires eux-mêmes soient sujets à la législation fédérale concernant la sécurité et l'octroi des brevets aux officiers ne change en rien la nature de l'activité. À notre avis, cette décision ne résisterait pas à l'analyse judiciaire compte tenu surtout de l'affaire *Crosbie Services Ltd.*⁸⁶

Dans l'affaire *Dow Chemical of Canada, Ltd c. Pulp, Paper & Woodworkers of Canada, Local 5*,⁸⁷ la Cour suprême de Colombie-Britannique a jugé qu'une entreprise dont les services sont d'entreposer sur les quais des

⁸³(1983), [1983] C.A. 336.

⁸⁴*Supra*, notes 53, 63 et 65.

⁸⁵(1980), [1980] 2 C.L.R.B. Rep. 7.

⁸⁶*Supra*, note 81.

⁸⁷(1980), 111 D.L.R. (3d) 164, 22 B.C.L.R. 108 (S.C.).

produits chimiques expédiés par rail et destinés à être chargés à bord de navires de haute mer, ne constituait pas une entreprise tombant sous la juridiction fédérale en matière de navigation et marine marchande. La compétence fédérale en matière de relations de travail demeure l'exception. Même si l'entreprise contracte avec des débardeurs en vue du chargement des navires, elle n'exploite pas elle-même des services de débardage. Même si ce sont des navires de haute mer qui sont destinés à recevoir les produits entreposés par l'entreprise, on ne peut considérer celle-ci comme exploitant elle-même des lignes de bateaux extraprovinciales. En somme, l'entreprise ne fait qu'entreposer et conserver ces produits. Ce n'est pas parce que la cessation de ses activités peut affecter le débardage et le transport maritime que ses activités peuvent être qualifiées comme étant intrinsèquement reliées à la navigation et marine marchande.

Dans *Pacific Customs Brokers Ltd c. Office & Technical Employees Union*,⁸⁸ le même tribunal a jugé que les relations de travail chez un courtier en douanes relèvent strictement du domaine provincial. L'objet de ce genre d'entreprise est de servir d'intermédiaire entre une clientèle et les autorités douanières fédérales. Leurs services ne sont pas essentiels et ne tombent pas sous le pouvoir résiduel dévolu au Parlement. Cette décision est donc fort intéressante dans la mesure où beaucoup d'entreprises, appelées transitaires (« freight forwarder »), combinent les services du courtier en douanes et du transitaire en matière terrestre, aérienne ou maritime.

Enfin, dans *Cargill Grain Co. c. International Longshoremen's Ass'n Local 1739*,⁸⁹ la Cour d'appel fédérale était saisie d'une demande en révision judiciaire en vertu de l'article 28 de la *Loi sur la Cour fédérale*.⁹⁰ L'appelante contestait la validité d'une décision du Conseil canadien des relations de travail modifiant le certificat d'accréditation d'un syndicat de débardeurs. La décision prétendait inclure dans l'unité de négociation les employés oeuvrant dans un élévateur à grains dans le port de Québec. Le déchargement des navires était accompli par le personnel navigant et non par les employés de l'entreprise. Le juge Pratte a rappelé que le Parlement a compétence exclusive en matière de relations de travail dans les cas où cette compétence est une partie intégrante de sa compétence principale sur un autre sujet.⁹¹ Les employés visés ne s'occupent pas de décharger les navires; en conséquence, il ne peuvent être considérés comme oeuvrant dans le cadre d'une

⁸⁸(1980), [1980] 4 W.W.R. 587, 19 B.C.L.R. 128 (S.C.).

⁸⁹(1983), 51 N.R. 182 (C.F. Appel).

⁹⁰*Supra*, note 9.

⁹¹*Supra*, note 89 à la p. 190.

entreprise fédérale. Le juge Marceau s'interrogea de la façon suivante sur l'étendue du terme « débardage »:

Parce que des opérations de tri, de manutention et d'entreposage de marchandises peuvent être partie incidente de transport par mer, il n'en résulte pas que toutes les opérations de tri, de manutention et d'entreposage de marchandises, même sur un quai, le soient nécessairement. À mon sens, des opérations de cette nature sont partie incidente du débardage et comme telles rattachées au transport lui-même, lorsqu'elles sont nécessaires justement pour compléter l'opération de transport et assurer la livraison de la marchandise à son destinataire. L'arrêt *Stevedoring*, tel que je le comprends, ne dit rien de plus.⁹²

Le fait que l'entreprise en soit une de nature extraprovinciale n'est pas pertinent dans la mesure où il ne s'agit pas de réglementation d'une activité fédérale en tant qu'activité même mais plutôt de réglementation des relations de travail dans une entreprise. La demande de révision judiciaire fut donc accueillie.

En somme, le caractère intraprovincial d'une entreprise maritime vient limiter la compétence du Parlement en matière de navigation et marine marchande, sauf en ce qui a trait à l'aspect de la navigation. La réglementation des activités d'une entreprise fédérale relève du pouvoir central qui peut ainsi légiférer de façon à affecter incidemment les droits civils et la propriété. Ainsi, en matière de relations de travail, même si la compétence provinciale demeure la règle, le Parlement pourra prétendre exercer une compétence exclusive si celle-ci est partie intégrante de sa compétence principale en matière de navigation et marine marchande. À cet égard, il convient de distinguer entre les activités d'une entreprise qui s'exercent dans le cadre de la navigation et marine marchande ou qui en est une partie intégrante ou nécessairement liée. Les décisions analysées réfèrent évidemment au transport maritime extraprovincial. C'est la constante. D'autre part, à des fins de qualification, les activités de l'entreprise peuvent être divisées. Enfin, ce n'est pas parce que des activités d'une entreprise peuvent affecter la navigation et marine marchande que l'on doit nécessairement les faire entrer dans le cadre d'une entreprise fédérale.

2. La compétence en amirauté de la Cour fédérale du Canada

2.1. Préliminaires

Créée par le Parlement canadien en vertu de l'article 101 de la *Loi constitutionnelle de 1867*, la Cour fédérale de première instance est chargée, entre autres, d'appliquer le droit maritime canadien.⁹³ L'étendue de la compétence en amirauté qui a été ainsi conférée à la Cour fédérale a d'abord

⁹²*Ibid.* aux pp. 199-200.

⁹³Voir l'art. 22(1) de la *Loi sur la Cour fédérale*, *supra*, note 9.

été perçue de façon très libérale: elle était confirmée si la matière, objet du litige dont la Cour était saisie, dépendait, soit de l'application du droit maritime canadien, soit de l'application d'une législation fédérale en matière de navigation ou de marine marchande, ou encore si cette matière relevait de la compétence législative octroyée au Parlement en vertu du paragraphe 91(10).⁹⁴

Cette façon d'envisager la compétence de la Cour fédérale a été toutefois radicalement écartée par la Cour suprême du Canada en 1977.⁹⁵ Celle-ci a rappelé que la compétence juridictionnelle de la Cour fédérale ne recouvre pas la compétence législative du Parlement canadien, son créateur. La Cour fédérale n'est pas un tribunal dont la juridiction civile est illimitée; c'est un tribunal statutaire mis sur pied par le Parlement en vue d'une meilleure exécution des « lois du Canada ». ⁹⁶ Ainsi, il est impossible de saisir la Cour fédérale d'un litige portant sur une matière qui, bien que relevant de la compétence législative du Parlement, est régie par des règles de droit d'une province à défaut d'une législation dûment adoptée par le Parlement. On ne saurait légitimement soutenir que la Cour fédérale a pour mission d'interpréter et d'appliquer un droit provincial.

Deux pré-requis sont essentiels pour que la Cour fédérale puisse exercer sa juridiction en amirauté:⁹⁷

- 1) Il faut d'abord que la demande dont on veut saisir la Cour relève de la compétence législative du Parlement en matière maritime, particulièrement sous la rubrique « navigation et marine marchande ».
- 2) Puis, il faut démontrer l'existence d'une législation fédérale applicable, que ce soit une loi, un règlement ou encore, de la « *common law* fédérale »⁹⁸ en vue de solutionner le litige.

Ces deux tests sont complémentaires.

L'interprétation judiciaire des dispositions de la *Loi constitutionnelle de 1867* octroyant une compétence maritime au Parlement a permis d'en

⁹⁴*Robert Simpson Montreal Ltd c. Hamburg-Amerika Linie Norddeutscher* (1973), [1973] C.F. 1356 (Appel).

⁹⁵Voir à ce sujet les arrêts fondamentaux *Quebec North Shore Paper Co. c. Canadian Pacific Ltd* (1976), [1977] 2 R.C.S. 1054, 71 D.L.R. (3d) 111 [ci-après *Quebec North Shore*]; et *McNamara Construction (Western) Ltd c. R.* (1977), [1977] 2 R.C.S. 654, 75 D.L.R. (3d) 273 [ci-après *McNamara*].

⁹⁶*Loi constitutionnelle de 1867*, *supra*, note 8, art. 101.

⁹⁷Braën, *supra*, note 10 aux pp. 412-13.

⁹⁸Voir les deux arrêts précités, *supra*, note 95. Pour le sens de l'expression « *common law* fédérale », voir Laskin, *supra*, note 68 à la p. 793 et s. Sur le même sujet, voir P.W. Hogg, « Constitutional Law — Limits of Federal Court Jurisdiction — Is There A Federal Common Law? » (1977) 55 R. du B. can. 550.

délimiter plus ou moins précisément le contenu. À cet exercice, il faut également ajouter l'examen de la jurisprudence qui a pour objet d'étudier l'étendue de la compétence en amirauté de la Cour fédérale. Même s'il faut distinguer entre la compétence législative et la compétence d'attribution judiciaire, l'exercice n'est pas futile. En effet, dans la mesure où la compétence en amirauté de la Cour fédérale n'est établie que si elle satisfait, en particulier, aux exigences du premier test (celui de la constitutionnalité), les décisions judiciaires à cet égard permettront de mieux délimiter la compétence maritime du Parlement, surtout celle en relation avec la navigation et marine marchande. Sans vouloir faire oeuvre exhaustive, il importe de s'attarder sur la jurisprudence récente en ce domaine.

2.2. L'application du test constitutionnel à la compétence en amirauté de la Cour fédérale

L'article 22(2) de la *Loi sur la Cour fédérale* énumère de façon non exhaustive les domaines spécifiques de réclamations pour lesquelles le Parlement a conféré une juridiction en amirauté à la Cour fédérale. Chargée d'appliquer le droit maritime canadien, la Cour, plus particulièrement, a juridiction pour entendre les litiges ayant trait:

- au droit de propriété ou à la possession d'un navire;
- aux privilèges et aux hypothèques maritimes;
- à la responsabilité découlant des dommages causés aux marchandises transportées ou à l'équipement;
- à la responsabilité découlant d'un abordage;
- au connaissance ou au contrat d'affrètement;
- au remorquage et au pilotage;
- au sauvetage;
- à l'approvisionnement du navire;
- à la construction et à la réparation du navire;
- aux gages de l'équipage;
- aux débours du capitaine;
- aux contributions à l'avarie commune;
- à l'assurance maritime; et
- aux réclamations de droits de dock, de port ou de canal.

La compétence de la Cour s'étend: a) à tous les navires, canadiens et étrangers, sans égard au lieu de résidence ou au domicile du propriétaire; b) à toutes les demandes que les faits générateurs du litige se soient produits en haute mer ou dans les eaux où s'exerce la juridiction canadienne; c) à toutes les hypothèques ou tous les privilèges maritimes, peu importe le lieu de leur création.⁹⁹ Il appert donc le législateur n'a pas voulu créer de limites géographiques à cette juridiction. Notons que la compétence en amirauté de la Cour fédérale peut s'exercer en matière personnelle ou en matière réelle.

Dans *Tropwood A.G. c. Sivaco Wire & Nail Co.*,¹⁰⁰ la Cour suprême du Canada a jugé que les réclamations relatives aux dommages causés à des marchandises transportées par bateau en provenance de l'étranger font partie du droit maritime et relèvent constitutionnellement de la compétence législative du Parlement en matière de navigation et marine marchande. Concernant cette question, le juge en chef Laskin nota l'existence de la *Loi sur le transport des marchandises par eau*¹⁰¹ et de l'article 657 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*¹⁰² qui traitent de la responsabilité du transporteur maritime et au sujet desquelles, il déclare:

Il est à mon avis indubitable que ces deux lois, en ce qu'elles traitent du transport des marchandises par eau, relèvent constitutionnellement de la compétence fédérale en matière de navigation et d'expédition par eau [« shipping »], et je suis du même avis en ce qui concerne les règles de droit reconnues par la loi qui régissent la réclamation présentée en l'espèce en Cour fédérale. Le Parlement peut légiférer sur les rapports entre les transporteurs de marchandises par navire et les expéditeurs, les propriétaires ou destinataires de ces marchandises, tout autant qu'il peut légiférer sur les questions de responsabilité pour le transport de marchandises par chemin de fer ou par avion¹⁰³

Le même juge insiste par la suite sur le pouvoir législatif fédéral à l'égard des aspects contractuels des services de transport relevant du pouvoir fédéral.¹⁰⁴ En fait, la réclamation en question fait partie du droit maritime à l'égard duquel le Parlement peut légiférer en vertu de sa compétence en matière de navigation et marine marchande.

Dans *Antares Shipping Corp. c. Le navire Capricorn*,¹⁰⁵ la Cour suprême du Canada jugea qu'une demande portant sur le titre, la possession ou la

⁹⁹Voir l'art. 22(3) de la *Loi sur la Cour fédérale*, *supra*, note 9.

¹⁰⁰(1979), [1979] 2 R.C.S. 157 aux pp. 165-66, 99 D.L.R. (3d) 235 [ci-après *Tropwood* cité aux R.C.S.]

¹⁰¹S.R.C. 1970, c. C-15.

¹⁰²S.R.C. 1970, c. S-9.

¹⁰³*Supra*, note 100 aux pp. 165-66.

¹⁰⁴*Ibid.* Voir: *Grand Trunk Railway Co. c. A.G. Canada* (1906), [1907] A.C. 65 (P.C.).

¹⁰⁵*Supra*, note 23.

propriété d'un navire relevait de la compétence législative du Parlement en matière de navigation et marine marchande.

Dans *Aris Steamship Co. et Associated Metals & Minerals Corp. c. Le navire Evie W*,¹⁰⁶ le juge Ritchie de la Cour suprême du Canada faisait siennes les paroles du juge en chef Laskin dans l'affaire *Tropwood*. La réclamation pour dommages à la suite d'un retard dans la livraison d'une cargaison relève de la compétence législative du Parlement en matière de navigation et marine marchande. Il ajouta en *obiter* à l'égard des cas de réclamations maritimes énumérées au paragraphe 22(2) de la *Loi sur la Cour fédérale* ce qui suit:

Il est important de remarquer que les chefs de compétence énumérés au par. 22(2) sont alimentés, dans le cadre du droit applicable, par le droit maritime canadien ou toute autre loi du Canada en matière de navigation et de marine marchande.¹⁰⁷

Dans l'arrêt *Wire Rope Industries of Canada (1966) c. B.C. Marine Shipbuilders*,¹⁰⁸ la Cour suprême du Canada, toujours saisie du problème de la compétence en amirauté de la Cour fédérale, jugea que la responsabilité découlant d'un contrat de remorquage ainsi que les droits et obligations provenant d'un contrat d'affrètement de chaland étaient des parties intégrantes du droit maritime canadien et relevaient, par le fait même, de la compétence législative du Parlement octroyée par le paragraphe 91(10) de la *Loi constitutionnelle de 1867*. Les alinéas 22(2)(m) et (n) de la *Loi sur la Cour fédérale* relèvent donc de la compétence maritime fédérale.

À ce sujet, la Cour suprême du Canada a rendu une décision fort importante dans l'arrêt *Triglav c. Terrasses Jewellers Inc.*¹⁰⁹ L'alinéa 22(2)(r) de la *Loi sur la Cour fédérale* confère à ce tribunal une juridiction concurrente quant à « toute demande née d'un contrat d'assurance maritime ou y relative ». L'appelante soutenait que cette disposition attributive de juridiction était inconstitutionnelle. Entre autres questions, la Cour suprême eut à examiner la suivante:

L'alinéa 22(2)(r) est-il ultra-vires et sans effet au motif que l'assurance maritime ne relève pas de la compétence du Parlement du Canada?

¹⁰⁶(1980), [1980] 2 R.C.S. 322 à la p. 324, 110 D.L.R. (3d) 1 [ci-après *Aris Steamship*].

¹⁰⁷*Tropwood*, *supra*, note 100 à la p. 161.

¹⁰⁸(1980), [1981] 1 R.C.S. 363, 121 D.L.R. (3d) 517.

¹⁰⁹(1983), [1983] 1 R.C.S. 283, (sub nom. *Terrasses Jewellers Inc. c. Triglav*) 54 N.R. 32 [ci-après *Triglav* cité aux R.C.S.]. Pour un commentaire de cet arrêt, voir: A. Braën, « Questions de compétence: la compétence législative en matière d'assurance maritime; la compétence en amirauté de la Cour provinciale » (1985) 16 R.G.D. 195.

La question est importante dans la mesure où l'assurance maritime est un sujet sur lequel plusieurs provinces canadiennes ont légiféré.¹¹⁰ On sait que le *Code civil du Bas-Canada* contient des dispositions applicables en la matière. Par contre, il n'existe pas de législation fédérale sur le sujet. Le juge Chouinard conclut que la disposition attaquée est *intra vires*. L'arrêt *Tropwood*¹¹¹ avait confirmé la compétence du Parlement en matière de droit maritime. D'autre part, l'expression « navigation et marine marchande » doit recevoir une interprétation large et libérale et elle englobe le droit maritime canadien,¹¹² en somme, l'expression constitue le fondement de la compétence du Parlement en matière de droit maritime.

Mais l'assurance maritime fait-elle toutefois partie de ce droit maritime ou est-elle une matière de propriété et droits civils dans la province? L'élément contrat est prédominant dans l'assurance.¹¹³ C'est pourquoi l'assurance a toujours été perçue comme une matière de propriété et de droits civils relevant de la compétence législative des provinces. La liste des décisions judiciaires sur le sujet est fort explicite, comme le reconnaît le juge Chouinard.¹¹⁴ Mais, comme il le fait remarquer, aucune de ces décisions n'avait trait à l'assurance maritime. Celle-ci et originalement le prêt à la grosse, sont les ancêtres de l'assurance terrestre et constituent des contrats maritimes. Aussi, après avoir tracé un historique de la question,¹¹⁵ le juge conclut que l'assurance maritime fait partie du droit maritime et est une matière qui, en vertu du paragraphe 91(10), relève de la compétence législative du Parlement canadien.

Plus que toute autre, cette décision pose directement le problème de la coexistence avec le droit maritime canadien, de règles provinciales en droit maritime, et remet même en question leur survie. La cour n'a pas eu à se prononcer sur la validité des dispositions provinciales du *Code civil* en matière d'assurance maritime. Il n'en reste pas moins que la validité constitutionnelle des dispositions provinciales en la matière semble précaire, surtout lorsque la cour affirme:

À mon avis, le procureur général du Canada a raison de qualifier l'assurance maritime de matière relevant à proprement parler de la propriété et des droits

¹¹⁰Braën, *ibid.* à la p. 197 n. 11.

¹¹¹*Supra*, note 100.

¹¹²Pour une définition de l'expression « droit maritime canadien », voir l'art. 2 de la *Loi sur la Cour fédérale*, *supra*, note 9.

¹¹³Voir Tremblay, *supra*, note 74 à la p. 524 et s.

¹¹⁴Voir aussi: *Citizens Insurance Co. of Canada c. Parsons* (1881), 7 App. Cas. 96 (P.C.); *A.G. Canada c. A.G. Alberta* (1916), [1916] 1 A.C. 588, 26 D.L.R. 288 (P.C.); *Re Insurance Act of Canada* (1931), [1932] A.C. 41, [1932] 1 D.L.R. 97 (P.C.); *Canadian Indemnity Co. c. A.G. British Columbia* (1976), [1977] 2 R.C.S. 504, 73 D.L.R. (3d) 111.

¹¹⁵Voir aussi: *Intermunicipal Realty & Development Corp. c. Gore Mutual Insurance Co.* (1977), [1978] 2 C.F. 691, 108 D.L.R. (3d) 494 (1re inst.) [ci-après *Intermunicipal Realty*].

civils mais qui a néanmoins été confiée au Parlement comme partie de la navigation et des expéditions par eau. Il en va de même par exemple des lettres de change et des billets promissoires qui sont matières de propriété et de droits civils, mais au sujet desquelles la compétence a été attribuée au Parlement par le par. 18 de l'art. 91 de la *Loi constitutionnelle de 1867*.¹¹⁶

Après une telle affirmation, pourrait-on valablement soutenir que la législation d'une province en matière d'assurance maritime est constitutionnellement valide, si ce n'est à titre supplétif et en l'absence de législation fédérale?

Plusieurs autres décisions sont venues confirmer l'inclusion des chefs de réclamation énumérés au paragraphe 22(2) de la *Loi sur la Cour fédérale* dans le pouvoir général du Parlement en matière de navigation et marine marchande.

Ainsi, un contrat en vertu duquel on s'engage à fournir et installer des générateurs sur un brise-glace est un contrat relatif à la construction ou l'équipement d'un navire au sens de l'alinéa 22(2)(n) de la *Loi sur la Cour fédérale*. C'est une matière qui relève de la compétence législative du Parlement en vertu de ses pouvoirs sur la navigation et marine marchande.¹¹⁷ De la même façon, on a jugé que la remise en état de navigabilité d'un bâtiment de haute mer est une matière tombant sous le paragraphe 91(10),¹¹⁸ comme l'est l'exécution d'un privilège maritime né à la suite de la fourniture d'approvisionnements nécessaires.¹¹⁹

On a jugé récemment qu'un contrat de fourniture de poisson à un navire-usine obligé de demeurer sur certains champs de pêche est un contrat de fourniture au sens de l'alinéa 22(2)(m) de la *Loi sur la Cour fédérale*. Cette disposition s'entend de la fourniture des approvisionnements nécessaires sans y être toutefois limitée. En ce sens, la fourniture de marchandises peut ne pas être nécessaire à l'exploitation du navire mais seulement accessoire ou complémentaire tant qu'elle concourt ou est destinée à concourir à l'exploitation du navire. De plus, un contrat de transbordement effectif de marchandises et de livraison en haute mer d'un navire à l'autre est un contrat maritime relevant en tant que tel du pouvoir fédéral en matière de navigation et marine marchande. Une action en dommages-intérêts à la

¹¹⁶*Supra*, note 109 à la p. 292 [nos italiques].

¹¹⁷*Canadian General Electric Co. c. R.* (1979), [1979] 2 C.F. 410 (Appel).

¹¹⁸*Skaarup Shipping Corp. c. Hawker Industries Ltd* (1980), [1980] 2 C.F. 746, 111 D.L.R. (3d) 343 (Appel).

¹¹⁹*Marlex Petroleum Inc. c. The Har Rai* (1984), [1984] 2 C.F. 345, 4 D.L.R. (4th) 739 (Appel).

suite de l'inexécution d'un tel contrat ressort de la compétence de la Cour fédérale.¹²⁰

Une poursuite basée sur le recouvrement de factures impayées à la suite de la conclusion d'une convention de location d'installations portuaires relève de la compétence en amirauté de la Cour fédérale. Ces créances font partie d'un service maritime intégré.¹²¹

Le pouvoir fédéral en matière de navigation et marine marchande s'entend-il de tous services maritimes intégrés? Récemment, on a jugé que la réglementation du transit relève de la compétence législative fédérale en matière de navigation et de transport maritime.¹²² Il en irait de même en ce qui concerne les activités d'un transitaire maritime¹²³ ou d'une entreprise de débarbage.¹²⁴

D'autre part, même si le contrat d'assurance maritime relève du droit maritime qui relève lui-même du paragraphe 91(10), les relations entre un courtier d'assurance et son client ne tombent pas sous la compétence en amirauté de la Cour fédérale.¹²⁵ Il en va de même en ce qui concerne les règles applicables au mandat donné par un partie aux fins de régler une poursuite en dommages-intérêts intentée par un autre partie à la suite d'un abordage entre deux navires.¹²⁶

Enfin, dans *Sio Export Trading Co. c. Le navire Dart Europe*,¹²⁷ un connaissement avait été émis en vue du transport d'un conteneur du Danemark vers Chicago via Anvers et Montréal. À ce dernier endroit, le transporteur maritime avait constaté des avaries au conteneur et l'avait fait transporter vers Dorval pour que la marchandise puisse être réemballée. C'est au cours de ce transport terrestre que la marchandise fut avariée. On s'interrogeait donc sur la compétence de la Cour fédérale à l'égard de ce genre de réclamation. On a jugé que dans ce cas-ci, le transport terrestre ne

¹²⁰*Kuhr c. Le Friedrich Busse* (1982), [1982] 2 C.F. 709, 134 D.L.R. (3d) 261 (1re inst.). Voir aussi: *Sumitomo Shoji Canada Ltd c. Le navire Juzan Maru* (1974), [1974] 2 C.F. 488, 49 D.L.R. (3d) 277 (1re inst.).

¹²¹*Oshawa Harbour Comm'n c. Lakespan Marine Inc.* (9 mai 1984), T-3002-82 (C.F. 1re inst.).

¹²²*Miida Electronics Inc. c. Mitsui O.S.K. Lines Ltd* (1981), [1982] 1 C.F. 406, 124 D.L.R. (3d) 33 (Appel) [ci-après *Miida Electronics* cité aux C.F.]. Cette décision a été portée en appel devant la Cour suprême du Canada.

¹²³*Robert Simpson Montreal Ltd c. Hamburg-Amerika Linie Norddeutscher*, supra, note 94.

¹²⁴*Barberlines A/S Barber Steamship Lines, Inc. c. Ceres Stevedoring Co.* (1974), [1974] 1 C.F. 332 (1re inst.).

¹²⁵Voir *Intermunicipal Realty*, supra, note 115.

¹²⁶*Transports Insurance Company Inc. c. L'Ondine* (21 juin 1982), A-794-81 (C.F. Appel).

¹²⁷(1983), [1984] 1 C.F. 256, 144 D.L.R. (3d) 182 (1re inst.).

se rattachait pas d'assez près au transport maritime pour faire partie intégrante des activités maritimes. Le tribunal n'avait donc aucune juridiction à l'égard du transporteur terrestre.

C'est ainsi qu'en abordant le problème de la compétence en amirauté de la Cour fédérale, les tribunaux sont venus préciser le contenu du pouvoir maritime fédéral. On sait qu'une demande dont on veut saisir ce tribunal doit, entre autres, satisfaire au test constitutionnel. Encore une fois, il faut distinguer entre la compétence législative et la compétence judiciaire d'un tribunal statutaire. Mais en définitive, le résultat est exactement le même puisqu'il s'agit, comme dans le premier cas, de délimiter le domaine d'application du paragraphe 91(10). L'exercice n'est pas sans danger comme nous le verrons.

Or, quant à cette démarche, on s'aperçoit que les tribunaux ne prennent même plus la peine de distinguer entre le transport maritime intraprovincial et celui s'effectuant sur une base extraprovinciale. Finalement, on réfère plutôt aux activités maritimes qui sont régies par le droit maritime et on déclare que ce droit maritime relève de la compétence législative du Parlement sous la rubrique « navigation et marine marchande ».

Mieux! Si on applique l'affaire *Triglav*, il semblerait que tous les chefs de réclamations énumérés au paragraphe 22(2) de la *Loi sur la Cour fédérale* sont susceptibles d'être traités comme des matières de propriété et droits civils mais qui ont néanmoins été confiés au Parlement comme partie intégrante de la navigation et des expéditions par eau. Si un sujet relève constitutionnellement de la compétence législative du Parlement, cela signifie que ce dernier peut légiférer à son égard. L'exclusivité est la règle et une disposition provinciale sur le même sujet deviendrait alors inopérante. Dans l'affaire *Triglav*, c'est le sujet lui-même, l'assurance maritime, qui est déclaré faire partie de la compétence législative du Parlement, comme pour les lettres de change et les billets promissoires. Il ne s'agit même plus d'une compétence accessoire affectant les droits civils et la propriété.

Dans notre premier cas, les paragraphes 92(10) et (13) constituaient des limites au pouvoir maritime fédéral. Dans le second cas, les limites sautent. Par exemple, dans l'arrêt *Triglav*, la Cour suprême du Canada a reconnu malgré tout et en moins de deux lignes que les provinces possèdent aussi une compétence en droit maritime par l'effet du paragraphe 92(10).¹²⁸ Mais, quel peut être le contenu réel de cette compétence provinciale? Celle-ci en est-elle une qui découle de la théorie du champ inoccupé?¹²⁹ Les dispositions

¹²⁸*Triglav*, *supra*, note 109 à la p. 289.

¹²⁹Pour une définition de cette théorie, voir les propos du juge Pigeon dans *Tomell Investment Ltd c. East Marstock Lands Ltd* (1978), [1978] 1 R.C.S. 974 aux pp. 986-87, 77 D.L.R. (3d) 145.

maritimes provinciales sont-elles destinées à n'être appliquées qu'à titre supplétif, par les tribunaux ordinaires ou encore, en l'absence de toute législation fédérale? Lorsque l'accessoire devient le principal les tribunaux doivent-ils toujours distinguer entre le transport maritime intraprovincial et extraprovincial?

2.3. *L'uniformisation du droit maritime canadien*

La Cour fédérale du Canada a été établie en vue d'une meilleure administration des lois du Canada.¹³⁰ C'est en vertu des chefs de réclamation énumérés au paragraphe 22(2) de la *Loi sur la Cour fédérale*, qui constitue une législation fédérale valide, qu'elle exerce sa juridiction en amirauté. Chaque alinéa de ce paragraphe relève de la compétence législative du Parlement et constitue une disposition de fond (« substantive right ») applicable qui s'alimente à partir du droit maritime canadien.¹³¹ C'est ce droit que la Cour fédérale est chargée d'appliquer.

Le droit maritime canadien est constitué en partie des règles émanant de la législation fédérale. Lorsqu'on réfère à ses parties non-écrites, l'identification des règles du droit maritime canadien relève du grand art. La Cour fédérale ne peut en effet exercer sa compétence en amirauté à l'égard d'une demande fondée sur le droit provincial. Le droit maritime applicable compte tenu de la compétence en amirauté octroyée à la Cour de l'Échiquier, puis à la Cour fédérale,¹³² est le droit maritime anglais tel qu'il existait à ses origines et tel qu'il a revécu à la suite de la disparition des restrictions que le Parlement britannique avait imposées à la compétence de la Cour d'amirauté anglaise,¹³³ c'est-à-dire l'ensemble du droit maritime en vigueur en Europe occidentale à l'époque de l'amiral et alors que ce droit faisait partie du droit des nations (*jus gentium*).¹³⁴ C'est aussi le droit maritime anglais tel qu'il a été incorporé dans le droit canadien et tel qu'il a été modifié à l'occasion par le Parlement en vertu de sa compétence législative en matière

¹³⁰*Loi constitutionnelle de 1867, supra*, note 8, art. 101.

¹³¹*Aris Steamship, supra*, note 106.

¹³²En conférant une juridiction en amirauté à la Cour fédérale, le législateur s'est référé au droit appliqué soit par la Cour de l'Échiquier, soit par la Cour d'Amirauté anglaise. Voir: *l'Acte de l'Amirauté, 1891*, S.C. 1891, c. 29, art. 4; la *Loi d'Amirauté, 1934*, S.C. 1934, c. 31, art. 3; et l'art. 2 de la *Loi sur la Cour fédérale, supra*, note 9, pour la définition de l'expression « droit maritime canadien ».

¹³³Le Parlement britannique est fréquemment intervenu pour restreindre la compétence attribuée dès 1360 à la Cour d'Amirauté. Graduellement, le législateur restaura cette juridiction. Voir: L.H. Laing, « Historic Origins of Admiralty Jurisdiction in England » (1946) 45 Mich. L. Rev. 163.

¹³⁴*Davie Shipbuilding Ltd c. R.* (1978), [1979] 2 C.F. 235 à la p. 251, 90 D.L.R. (3d) 661 (1re inst.).

maritime.¹³⁵ C'est enfin ce corps de règles tel qu'il existe ou qu'il existera puisqu'il est susceptible d'être modifié par le Parlement en raison de sa compétence en la matière.¹³⁶

Malgré l'obscurité de son contenu, le droit maritime applicable par la Cour fédérale est un droit uniforme à travers le Canada.¹³⁷ En particulier et hormis la législation fédérale, c'est le droit maritime anglais qui doit être considéré comme « a body of substantive law, the same throughout Canada, not part of the general provincial law. »¹³⁸

Cette façon d'incorporer le droit maritime anglais par renvoi pose de sérieux problèmes dans un pays où coexistent deux traditions juridiques. Plusieurs sujets de réclamation maritime sont en définitive des litiges de droit privé dont les sources peuvent être multiples.¹³⁹ En effet, l'exclusion des règles provinciales peut conduire à des résultats plutôt incongrus lorsqu'il s'agit d'appliquer ce droit à des litiges originant de la province de Québec. C'est très justement qu'un auteur écrivait:

Il appert que dans les provinces de tradition de common law cette question soulève moins de controverses puisque les concepts juridiques observés par les juridictions d'amirauté furent en majeure partie reconnus ou même assimilés à diverses époques en Angleterre par les tribunaux ordinaires ...¹⁴⁰

L'arrêt *Miida Electronics*¹⁴¹ en est un exemple trop éclatant à notre avis. Un vol fut commis dans un hangar du port de Montréal. Les marchandises volées venaient d'arriver du Japon à bord d'un navire de l'intimée. La Cie International Operators Ltd, l'autre intimée, avait, à la demande du transporteur maritime, procédé au déchargement et placé les marchandises dans le hangar en question. Le propriétaire des marchandises volées, l'appelante, poursuit donc devant la Cour fédérale le transporteur maritime et l'entreprise de terminus. Son action était fondée sur l'inexécution du contrat

¹³⁵*National Gypsum Co. c. Northern Sales Ltd* (1963), [1964] R.S.C. 144, 43 D.L.R. (2d) 235, M. le juge Cartwright [ci-après *National Gypsum* cité aux R.S.C.]; *Barthe c. Le navire S/S Florida* (1968), [1969] 1 R.C. de l'E.

¹³⁶L'art. 22(1) de la *Loi sur la Cour fédérale*, *supra*, note 9, spécifie que la compétence en amirauté du tribunal repose sur « le droit maritime canadien » ou sur « une autre loi du Canada en matière de navigation ou de marine marchande ». Voir aussi l'art. 42 de la même loi.

¹³⁷*National Gypsum*, *supra*, note 135 à la p. 153. Voir aussi: *Intermunicipal Realty*, *supra*, note 115; *Associated Metals & Mining Corp. c. Le navire Evie W* (1977), [1978] 2 C.F. 710, 83 D.L.R. (3d) 538 (Appel), *conf. (sub nom. Aris Steamship)*, *supra*, note 106; *Sivaco Wire & Nail Co. c. Atlantic Lines & Navigation Co.* (1977), [1978] 2 C.F. 720, 78 D.L.R. (3d) 529 (1re inst.), *conf. (sub nom. Tropwood)*, *supra*, note 100.

¹³⁸*Associated Metals & Mining Corp. c. Le navire Evie W*, *ibid.* Voir aussi: *Union Steamship Co. of British Columbia c. Bow Mclachlan & Co, The Ship Camosum* (1906), 10 Ex. C.R. 348.

¹³⁹Cantin, *supra*, note 12 à la p. 139.

¹⁴⁰*Ibid.* à la p. 336.

¹⁴¹*Supra*, note 122.

de transport et sur la responsabilité délictuelle de l'entreprise de terminus. La Cour fédérale, division de première instance, avait rejeté les poursuites.¹⁴² En particulier, la poursuite contre l'entreprise de terminus avait été rejetée au motif qu'il n'y avait pas eu de preuve de l'existence d'une faute au sens du droit commun et que, de plus, la clause Himalaya contenue dans le contrat de transport protégeait les auxiliaires du transport maritime. Rappelons que la clause Himalaya contenue normalement dans un connaissement a pour objet de faire profiter les auxiliaires du transport maritime des clauses d'exonération et de limitation de responsabilité normalement applicables au transporteur maritime.

En appel, la Cour d'appel fédérale a rejeté le pourvoi à l'égard du transporteur maritime et accueilli celui à l'égard de l'entreprise de terminus. C'est dans ce dernier cas que l'appelante plaidait l'application de régime de la responsabilité délictuelle du Québec ou encore, de l'obligation de *common law* de prendre soin des marchandises qui incombait à l'entreprise.

Le juge Pratte, dissident, était d'avis qu'il fallait rejeter l'appel. Aucune preuve n'a été apportée concernant l'obligation incombant à l'entreprise de manutention de prendre soin des marchandises. En l'absence d'une telle obligation, le défaut par l'entreprise de faire plus pour protéger les marchandises ne constituait pas une faute au sens de l'article 1053 du *Code civil*. De plus, la clause Himalaya contenue dans le connaissement protégeait le manutentionnaire. Enfin, le juge était d'avis que la Cour fédérale n'avait pas compétence à l'égard de ce genre de réclamation. D'autre part, il doutait que l'on puisse appliquer les règles de *common law* dans ce cas.¹⁴³

Le juge suppléant Lalonde fut d'avis d'accueillir l'appel à l'encontre de l'entreprise de terminus. Le transit maritime est une question relevant de la compétence législative du Parlement sous la rubrique « navigation and shipping » et en tant que telle, elle fonde la compétence judiciaire de la Cour fédérale. Comme dépositaire, l'entreprise a fait preuve de négligence et la clause Himalaya ne saurait l'exempter de sa responsabilité.¹⁴⁴

C'est le juge Le Dain qui rendit à cet égard l'opinion la plus intéressante. Quant à la compétence de la Cour fédérale, le juge était d'avis que la réglementation du transit (*terminal operator*) relève de la compétence législative fédérale en matière de navigation et marine marchande.¹⁴⁵ De plus, la responsabilité délictuelle de l'entreprise est une question maritime au sens de la définition du droit maritime canadien donnée à l'alinéa 2(g) de la *Loi*

¹⁴²(1979), [1979] 2 C.F. 283, 96 D.L.R. (3d) 518.

¹⁴³*Miida Electronics, supra*, note 122 à la p. 414.

¹⁴⁴*Ibid.* à la p. 427 et s.

¹⁴⁵*Ibid.* à la p. 418.

sur la Cour fédérale.¹⁴⁶ La compétence du tribunal ayant été établie, quel est le droit applicable pour solutionner le litige? La clause Himalaya n'écarte pas, selon lui, la responsabilité du manutentionnaire pour négligence. Alors, faut-il recourir à l'article 1053 du *Code civil* ou aux règles de *common law* pour établir la négligence? A ce stade-ci, il convient de citer en entier la réflexion du savant juge à ce propos:

Après analyse d'autres arguments et plus ample réflexion, j'en suis venu à la conclusion que la question de la compétence doit être appréciée en tenant pour acquis que si l'action intentée par le propriétaire de la cargaison contre le transitaire était régie par le droit maritime canadien, elle serait fondée sur la responsabilité extra-contractuelle de *common law* d'un sous-dépositaire comme dans l'affaire *Gilchrist Watt & Sanderson Pty Ltd. c. York Products Pty Ltd.* ... et qu'étant donné la nature particulière de la responsabilité en matière de dépôt, il n'y a pas lieu d'appliquer à celle-ci le critère du lieu qui s'applique traditionnellement à la compétence d'amirauté en matière de responsabilité délictuelle. Si la responsabilité du transitaire vis-à-vis du propriétaire de la cargaison devait être regardée comme une question maritime, au sens de la définition que donne l'article 2 de la *Loi sur la Cour fédérale* ... du « droit maritime canadien », en raison du rapport étroit existant en pratique entre le transit et l'exécution du contrat de transport, le droit applicable devrait être uniforme partout au Canada. ... Mon opinion se trouve confirmée par le fait que les règles de la *common law* en matière de dépôt constituent, pour déterminer les obligations et la responsabilité du transitaire, un fondement plus cohérent et plus solide que les principes de la responsabilité délictuelle du droit civil. Cela est dans l'intérêt du commerce maritime et ne va certainement pas à l'encontre de l'esprit du droit civil québécois, comme le montre l'article 2388 du *Code civil*, qui semble avoir été considéré comme ayant une portée générale dans l'arrêt rendu par le juge Girouard dans l'affaire *Inverness Railway and Coal Company c. Jones* ...¹⁴⁷

Ce genre de réflexion commande plusieurs remarques. En premier lieu, le juge Le Dain exprime l'opinion que les règles de *common law* en matière de dépôt sont plus cohérentes et solides. Cette affirmation n'est pas appuyée d'aucune façon par son auteur.

En deuxième lieu, il est difficile, sur le plan juridique, de soutenir que l'article 2388 du *Code civil* recommande l'application de la *common law* pour résoudre ce genre de litige. Cette disposition qui renvoie aux lois civiles et maritimes d'Angleterre n'a d'effet qu'à l'égard des dispositions du *Code* traitant du privilège ou gage maritime lesquelles, précise l'article, n'ont pas d'application devant la Cour de vice-amirauté. C'est l'ordonnance de la marine de 1681 qui a inspiré la rédaction de ces dispositions. La notion de privilège maritime n'avait pas d'équivalent exact en droit anglais. Conscients de cette divergence, les codificateurs ont simplement précisé que ces dispositions s'appliquaient à l'égard des bâtiments navigant à l'intérieur de la

¹⁴⁶*Ibid.* aux pp. 418-19.

¹⁴⁷*Ibid.* aux pp. 416-17.

province et des bâtiments enregistrés lorsque la contestation à leur égard s'élevait devant les tribunaux de droit commun. Lorsque la contestation à leur égard s'élevait devant le juge de vice-amirauté, le droit maritime anglais devait être appliqué.¹⁴⁸ En effet, à l'époque de la codification, la Cour de vice-amirauté était un tribunal anglais chargé de juger les litiges « according to the civil and maritime Law of the High Court of the Admiralty of England ». ¹⁴⁹ Historiquement, faut-il le rappeler, le Canada est passé du statut colonial à celui de pays dont la personnalité internationale est affranchie. La Cour fédérale du Canada n'est certes pas un tribunal colonial.

Dans *Mannix Ltd c. N.M. Paterson & Sons*¹⁵⁰ l'article 2388 avait été cité par le défendeur pour affirmer que les articles 2424, 2427 et 1675 du *Code* ne pouvaient être appliqués par la Cour de l'Échiquier, le tribunal fédéral d'amirauté qui fut remplacé par la Cour fédérale. Le juge Smith déclara ce qui suit:

This proposition appears to be unfounded since article 2388 *Civil Code* provides clearly that it is the provisions contained in Chapter Four (relating to the Privilege and Maritime Lien upon vessels) which do not apply in cases before the Court of Vice-Admiralty. There is no such provision applicable to articles of the *Civil Code* other than those contained in Chapter Fourth.¹⁵¹

En troisième lieu, sur le plan constitutionnel, il est intéressant de noter l'affirmation à l'effet que la réglementation du transit maritime est un domaine d'activités relevant de la compétence législative du Parlement en matière de navigation et marine marchande. Si l'entreposage terrestre d'une cargaison maritime est une question fédérale, est-ce à dire que le Parlement est le seul habilité à légiférer à l'égard de la responsabilité contractuelle ou extra-contractuelle de ce genre d'entreprise?

En quatrième lieu, pour la Cour suprême du Canada, ce sont les chefs de réclamation énumérés au paragraphe 22(2) de la *Loi sur la Cour fédérale* qui constituent une législation fédérale applicable relevant de la compétence législative du Parlement et qui fondent par surcroît la compétence en amirauté de la Cour fédérale. Ces dispositions se nourrissent à même le droit maritime canadien.

La démarche du juge Le Dain paraît s'écarter de cette voie. Si un litige est une question maritime au sens de la définition du droit maritime canadien, la Cour fédérale est compétente. Il semble donc que ce soit l'alinéa 2(g) de la *Loi sur la Cour fédérale* qui ait été ainsi considéré comme une

¹⁴⁸Septième rapport, *supra*, note 2 aux pp. 231-33.

¹⁴⁹*The Mary Jane* (1848), 1 Stuart 267 à la p. 270 (C. vice-am. B.-C.).

¹⁵⁰(1965), [1965] 2 R.C. de l'É. 107, conf. (1965), [1966] R.S.C. 180, 55 D.L.R. (2d) 119.

¹⁵¹*Ibid.* à la p. 113.

législation fédérale applicable. À cet égard, et vu l'extrême confusion entourant la définition et le contenu de ce droit, la compétence maritime du Parlement est appelée à connaître une croissance accélérée. La distinction entre le transport maritime intraprovincial et extraprovincial n'est plus d'aucune utilité. Dès qu'une activité terrestre est liée d'assez près au transport maritime, cela est suffisant pour invoquer la compétence du Parlement en matière de navigation et marine marchande. Celle-ci couvrirait alors tout le champ du commerce maritime.

En cinquième lieu, le savant juge semble avoir confondu le droit maritime canadien ou anglais avec la *common law*. Hormis ses parties écrites (*i.e.* la législation fédérale), le droit maritime canadien est le droit maritime anglais tel qu'il était appliqué par la Cour d'Amirauté anglaise. Dans *The Gaetano and Maria*,¹⁵² le juge Brett a défini ainsi le droit maritime:

The law which is administered in the Admiralty Court of England is the English maritime law. It is not the ordinary municipal law of the country, but it is the law which the English Court of Admiralty either by Act of Parliament or by reiterated decisions and traditions and principles has adopted as the English maritime law ...¹⁵³

Dans *Canadian General Electric Co. c. Pickford & Black Ltd*¹⁵⁴ le juge Ritchie s'exprimait de la façon suivante:

I think that in the exercise of the equitable jurisdiction of this court, and in view of the fact that the Admiralty Court has always proceeded upon other and different principles from that on which the common law principles appear to be founded, that the plaintiff is in this case entitled to the claim of interest as allowed by the court below, in its formal order for judgment.¹⁵⁵

L'obstruction systématique des cours de *common law* avait réduit sensiblement la compétence de la Cour d'Amirauté anglaise. Dans un litige maritime, si la cause d'action avait pris naissance en partie sur mer, ou en partie sur terre, les cours de *common law* s'octroyaient juridiction. L'application des chartes-parties, des contrats de transport de marchandises par mer ou des contrats d'assurance maritime relevait ainsi des cours de *common law*. Cette concurrence ne prendra fin qu'en 1873 lorsque le Parlement britannique adoptera le *Supreme Court of Judicature Act*.¹⁵⁶ En vertu de cette loi, un juge exerçant la juridiction conférée à la division d'amirauté pourra

¹⁵²(1882), 7 R.D. 137 (C.A.).

¹⁵³*Ibid.* à la p. 143. Ces propos sont cités par le juge Thurlow dans *R. c. Canadian Vickers Ltd* (1977), [1978] 2 C.F. 675 à la p. 684, 77 D.L.R. (3d) 241 (1re inst.), inf. (1979), [1980] 1 C.F. 366, 102 D.L.R. (3d) 240 (Appel).

¹⁵⁴(1971), [1972] R.C.S. 52, 20 D.L.R. (3d) 432 [ci-après cité aux R.C.S.].

¹⁵⁵*Ibid.* à la p. 57.

¹⁵⁶(R.-U.), 36 & 37 Vict., c. 66. Sur cette question, voir: *The Ship Catala c. Dagsland* (1928), [1928] Ex. C.R. 83 aux pp. 85-86.

aussi exercer tous les mêmes pouvoirs et l'étendue de juridiction conférés à un juge de la Haute Cour de Justice. Autrement dit, on procéda à la fusion des tribunaux pour mettre fin aux escarmouches. On n'a certes pas procédé à la fusion du droit maritime et de la *common law* même si plusieurs principes ont pu s'entremêler par la suite; le droit maritime conserve toute son autonomie. Aussi, il est erroné à notre avis de faire équivaloir au nom de l'uniformité du droit, le droit maritime canadien et la *common law*.

En sixième lieu, la Cour suprême du Canada a rappelé dans les arrêts *McNamara* et *Quebec North Shore* que la Cour fédérale est un tribunal constitué en vue d'une meilleure administration des lois du Canada. C'est en ce sens qu'elle refusait de faire reposer la juridiction de la Cour fédérale sur le seul fondement de la compétence législative du Parlement. En fait, la Cour suprême a rappelé en 1977 la véritable portée qui doit être donnée à l'article 101 de la *Loi constitutionnelle de 1867*.

En effet, jusqu'en 1916, les jugements de la Cour suprême du Canada et du Comité judiciaire du Conseil privé étaient à l'effet que l'expression «[l]ois du Canada» ou «[l]aws of Canada» ne se limitait pas aux lois fédérales mais incluait aussi toute loi canadienne y compris «[t]he laws of the provinces». ¹⁵⁷ Cette tendance sera renversée dans l'arrêt *Consolidated Distilleries Ltd c. Consolidated Exporters Corp.*, ¹⁵⁸ la Cour suprême y déclarant ce qui suit:

It is to be observed that the « additional courts », which Parliament is hereby authorized to establish, are courts « for the better administration of the laws of Canada. » In the collocation in which they are found and having regard to the other provisions of the *British North America Act*, the words, « the laws of Canada, » must signify laws enacted by the Dominion Parliament and within its competence. If they should be taken to mean laws in force anywhere in Canada, which is the alternative suggested, s.101 would be wide enough to confer jurisdiction on Parliament to create courts empowered to deal with the whole range of matters within the exclusive jurisdiction of the provincial legislatures, including « property and civil rights » in the provinces ... ¹⁵⁹

Dans les affaires *McNamara* et *Quebec North Shore*, la Cour suprême a affirmé que l'expression «[l]ois du Canada» désigne une loi dûment adoptée en vertu de la compétence législative du Parlement, un règlement adopté en vertu d'icelle ou encore, la *common law* fédérale sans toutefois préciser le sens de cette expression. Le juge Laskin qui a rendu les décisions dans

¹⁵⁷*City of Quebec c. R.* (1894), 24 S.C.R. 420; *Re References by the Governor-General in Council* (1910), 43 S.C.R. 536; *A.G. Ontario c. A.G. Canada* (1911), [1912] A.C. 571, 3 D.L.R. 509 (P.C.); *Bonanza Creek Gold Mining c. R.* (1915), 50 S.C.R. 534, 21 D.L.R. 123, inf. (1916), [1916] 1 A.C. 566, 26 D.L.R. 273 (P.C.).

¹⁵⁸[1930], [1930] S.C.R. 531, [1930] 3 D.L.R. 704 [ci-après cité aux S.C.R.]

¹⁵⁹*Ibid.* aux pp. 534-35.

ces deux arrêts, avait lui-même confirmé l'existence d'une *common law* fédérale:

The common law in the various provinces and the civil law in Quebec are both subject to the ultimate exercise of legislative authority according to the distribution of legislative power ordained by the *B.N.A. Act*. It is a pertinent, even if trite, observation that the unifying role of the Supreme Court ... makes possible an overall uniformity in the common law in the various Provinces (excluding Quebec), save, of course, in respect of those exceptional cases where the common law on a particular point has been received in one Province but not in another. In this context it is a correct observation that there is no such thing as federal as contrasted with provincial common law. ... But because the common law is potentially subject to overriding legislative power, there is federal common or decisional law and provincial common or decisional law according to the matters respectively distributed to each legislature by the *B.N.A. Act*.¹⁶⁰

Peut-on à partir de ce concept de « *common law* fédérale » recourir aux règles de *common law* dans un litige du genre dont était saisi le juge Le Dain? À la limite, pourrait-on argumenter que le *Code civil du Bas-Canada* a été adopté par le Parlement-Uni et qu'à ce titre, il constitue une loi (pré-confédérative) du Canada que la Cour fédérale peut valablement appliquer?

En septième lieu, même si nous avons tort quant à l'inclusion des règles de *common law* au sein du droit maritime canadien, la méthode du savant juge nous paraît peu respectueuse de la tradition juridique québécoise et du caractère civiliste de son droit privé. Doit-on rappeler que l'*Acte de Québec* a préservé l'application d'un droit privé distinct que les tribunaux québécois ont pour tâche de sanctionner compte tenu des modifications apportées par les autorités législatives compétentes.¹⁶¹

Même si la Cour fédérale n'a pas pour objet d'appliquer et d'interpréter le droit civil québécois, la recherche de l'uniformité du droit maritime canadien signifie l'écart du droit privé québécois en matière maritime. Dans un pays comme le nôtre, l'uniformisation se fait nécessairement au détriment du droit civil. Cette tendance risque-t-elle de banaliser sinon balkaniser le droit civil? Comment expliquer qu'à Montréal, les relations extra-contractionnelles entre un propriétaire montréalais de marchandises et un dépositaire montréalais sont régies par des règles de *common law*, inconnues de la population et du juriste de formation civiliste?

Ce problème devient absurde si on tient compte du fait que la compétence en amirauté de la Cour fédérale s'exerce *concurrentement* avec celle des tribunaux de droit commun. Ce n'est certes pas créer l'uniformité du droit dans l'intérêt du commerce maritime que d'établir un système de règles

¹⁶⁰Laskin, *supra*, note 68 à la p. 793.

¹⁶¹Cantin, *supra*, note 12 à la p. 337.

de droit applicables devant un tribunal fédéral via la définition du contenu du droit maritime canadien; alors que les tribunaux de droit commun sont, quant à eux, chargés de sanctionner le droit civil du Québec. En fait, la concurrence crée deux corps de règles de droit applicables à un seul et même litige: l'un qui relève du tribunal fédéral et l'autre, des tribunaux de droit commun. Finalement, on crée une situation de *forum shopping* à l'intérieur du même territoire.

Enfin, cette vision assimilatrice via l'uniformisation d'un droit maritime canadien dont le contenu semble sans limite nous paraît aller à l'encontre de la protection que la *Loi constitutionnelle de 1867* accorde au droit civil du Québec. On sait que le paragraphe 92(13) est intimement lié à l'histoire et, particulièrement, à la conservation du droit civil français du Québec.¹⁶² D'autre part, le pouvoir d'uniformisation du droit privé que l'article 94 de la *Loi constitutionnelle de 1867* octroie au Parlement exclut le Québec. Selon le professeur Beaudoin, c'est là un des points où sur un plan strictement constitutionnel, le Québec n'a pas un statut identique à celui des autres provinces.¹⁶³ Hors ici, ce que le Parlement canadien ne peut faire, la Cour fédérale veut l'accomplir.

De plus, l'article 98 de la même *Loi* édicte que les juristes appelés à siéger au sein des tribunaux mentionnés à l'article 96 pour le Québec doivent provenir du Barreau de cette province et ainsi, avoir présumément reçu une formation civiliste. La *Loi sur la Cour suprême*¹⁶⁴ pourvoit à la présence d'au moins trois juges québécois en son sein. Or, l'article 41 de la *Loi constitutionnelle de 1982* prévoit que pour modifier la composition du tribunal, il faut le concours des onze pouvoirs.¹⁶⁵ Implicitement, les textes constitutionnels canadiens protègent donc la tradition civiliste du Québec. À notre avis, ce serait violer cette protection que d'allouer au Parlement canadien, tenté par un contenu illimité de sa compétence en matière de navigation et marine marchande telle que définie par la Cour fédérale, le pouvoir de légiférer de façon illimitée en matière de droit maritime privé et d'introduire ainsi au Québec la *common law*.

En huitième lieu, cette affaire est à rapprocher de la décision rendue par les mêmes juges dans *Domestic Converters Corp. c. Arctic Steamship Line*.¹⁶⁶ Des marchandises avaient été transportées par un navire et entreposées dans un hangar du port de Montréal. Suite à une accumulation de neige, le toit du hangar s'était effondré. Le propriétaire des marchandises

¹⁶²Tremblay, *supra*, note 74 à la p. 126 et s.

¹⁶³Beaudoin, *supra*, note 66 à la p. 121.

¹⁶⁴S.R.C. 1970, c. S-19, art. 6.

¹⁶⁵Beaudoin, *supra*, note 66 à la p. 360.

¹⁶⁶(1983), [1984] 1 C.F. 211, 46 N.R. 195 (Appel) [ci-après cité aux C.F.].

ainsi endommagées avait poursuivi devant la Cour fédérale le transporteur maritime, l'entreprise de manutention qui était locataire du hangar, et la Couronne fédérale, propriétaire du hangar. Seule la responsabilité de la Couronne avait été retenue par la Division de première instance. En particulier, le pourvoi en appel contre l'entreprise de manutention avait aussi été rejeté par la Cour d'appel fédérale. S'agissant dans ce cas précis d'une faute délictuelle n'ayant rien de maritime, le juge Pratte était d'avis que la Cour fédérale n'avait pas compétence à l'égard de ce genre de réclamation et que le droit applicable était le droit civil du Québec.¹⁶⁷ Le juge Lalande a souscrit en grande partie au même raisonnement.¹⁶⁸ Le juge Le Dain était aussi d'avis que le délit maritime est celui commis en mer. Donc, le caractère délictuel de la poursuite engagée contre le manutentionnaire ne pouvait fonder la compétence en amirauté de la Cour fédérale. Le juge s'est ensuite interrogé sur l'existence d'un fondement contractuel de nature maritime pouvant justifier l'exercice par le tribunal de sa compétence en amirauté:

L'avocat des demanderesse a caractérisé les rapports juridiques qui ont pris naissance quand ITO a reçu la garde des marchandises de sous-dépôt. Il ne s'ensuit pas nécessairement qu'il y a eu contrat puisqu'il peut y avoir sous-dépôt sans contrat ... De plus, le dépôt de *common law* est inconnu en droit québécois où, en l'absence de lien contractuel, la responsabilité civile de celui qui accepte la garde du bien d'autrui est régie par le droit des délits et quasi délits.¹⁶⁹

Ce raisonnement sera écarté expressément par le même juge dans l'affaire *Miida Electronics*.¹⁷⁰ D'abord, en décidant que le transit maritime est une question maritime au sens de la définition que donne l'article 2 de la *Loi sur la Cour fédérale* du « droit maritime canadien » et relevant de la compétence législative du Parlement canadien; puis, en décidant que l'uniformité de ce même droit commandait l'application des règles de *common law* en matière de sous-dépôt. On voit comment le problème de la compétence en amirauté de la Cour fédérale peut conduire à la mise au rancart du droit civil québécois en matière maritime.

Enfin, il n'y a pas de doute que seule la confusion actuelle entourant la définition du droit maritime canadien explique une telle décision. C'est pourquoi la démarche empruntée par les tribunaux pour établir la compétence en amirauté de la Cour fédérale ne devrait pas être retenue pour tenter de délimiter le contenu de la compétence maritime du Parlement canadien. Celui-ci a voulu créer sur son territoire un tribunal d'amirauté ayant la même juridiction que le tribunal d'amirauté anglais. Sur un plan

¹⁶⁷*Ibid.* aux pp. 233-34.

¹⁶⁸*Ibid.* aux pp. 244-45.

¹⁶⁹*Ibid.* aux pp. 240-41.

¹⁷⁰*Supra*, note 122 à la p. 416.

juridique, l'Angleterre connaît un système unitaire; deux traditions juridiques coexistent au Canada. Sur le plan constitutionnel, l'État anglais est de type unitaire; le Canada est un pays de type fédéral où les compétences législatives sont partagées. Ainsi la réalité à la fois juridique et constitutionnelle empêche la création au Canada d'un tribunal d'amirauté ayant la même compétence que le tribunal d'amirauté anglais. Vouloir ignorer cette réalité fondamentale ne peut que créer sur un plan juridique un état de confusion extrême.

3. La survie du droit maritime provincial

3.1. La compétence maritime provinciale

Les tribunaux n'ont jamais nié que les provinces possèdent une compétence en droit maritime en vertu de leurs pouvoirs en matière d'ouvrages et d'entreprises de nature locale ou de propriété et droits civils. C'est ainsi qu'on a reconnu que, sauf en ce qui concerne la navigation, le transport maritime intraprovincial relève de la compétence législative de la province.

La compétence du Parlement en matière de navigation et marine marchande lui permet à titre accessoire d'affecter les droits civils et la propriété. L'expression utilisée au paragraphe 92(13) de la *Loi constitutionnelle de 1867* est très vaste et a pour but, entre autres, d'assurer la conservation du droit civil français tel qu'il a pu revivre après l'*Acte de Québec*. À prime abord, l'expression englobe tout le droit privé. Ainsi, elle concernerait les droits et devoirs des individus entre eux.¹⁷¹ La jurisprudence a refusé d'y intégrer tout le contenu possible de l'expression. Une tentative de ce genre serait inopportune et irréalisable.¹⁷²

Dans son excellent ouvrage sur la question, le professeur Tremblay conclut à une interprétation restrictive de l'expression lorsqu'elle est considérée dans ses relations avec d'autres catégories de pouvoir énumérées aux articles 91 et 92 de la *Loi constitutionnelle de 1867*.¹⁷³ En effet, l'expression est susceptible d'englober plusieurs sujets énumérés à l'article 91 et dévolus au Parlement; en particulier, la réglementation des échanges et du commerce ainsi que la navigation et marine marchande. Mais puisque ce sont des catégories spécifiques, elles se doivent de l'emporter sur la généralité du paragraphe 92(13). Ainsi, une province possède un pouvoir absolu et exclusif

¹⁷¹W.H.P. Clement, *The Law of the Canadian Constitution*, 3e éd., Toronto, Carswell, 1916 aux pp. 821-22.

¹⁷²*John Deere Plow Co. c. Wharton* (1914), [1915] A.C. 330, 18 D.L.R. 353 (P.C.). Voir aussi *Proprietary Articles Trade Ass'n c. A.G. Canada* (1931), [1931] A.C. 310, [1931] All E.R. 277 (P.C.); *Hodge c. R.* (1883), 9 App. Cas. 117 (P.C.).

¹⁷³Tremblay, *supra*, note 74 à la p. 80.

en matière de propriété et droits civils en autant qu'elle n'empiète pas sur une des catégories énumérées à l'article 91.¹⁷⁴ Elle ne peut, ce faisant, s'approprier un domaine qui ne lui appartient pas.¹⁷⁵

En vertu du préambule de l'article 92, les pouvoirs provinciaux s'exercent « dans chaque province ». En principe donc, la province jouit d'une compétence exclusive limitée.¹⁷⁶ Ainsi, quant à son territoire, la compétence de la province est générale; en dehors, elle est limitée à la personne de ses résidents. En effet, dans la mesure où l'objet d'une loi provinciale n'est pas extraprovincial, elle sera jugée valide, bien qu'ayant des effets extra-territoriaux accessoires ou incidents.¹⁷⁷ Ainsi, en matière maritime, une législation provinciale peut avoir des effets accessoires sur le commerce maritime extraprovincial sans que cela soit inconstitutionnel, en autant que la substance de la loi demeure reliée à la propriété et aux droits civils. Doit-on aussi rappeler qu'il est normal que la législation provinciale qui essentiellement et substantiellement se rapporte à une matière de propriété et droits civils puisse s'appliquer aussi aux personnes, choses et activités qui dépendent au premier chef de l'autorité législative fédérale?¹⁷⁸ Même si les relations de travail au sein d'une entreprise de débardage peuvent relever de l'autorité législative fédérale, les domaines de la responsabilité contractuelle ou extra-contractuelle des débardeurs continuent de relever de l'autorité législative provinciale. La proposition devient encore plus évidente si l'entreprise est d'un caractère intraprovincial.

Si le Parlement canadien jouit d'un pouvoir d'empiètement en matière de propriété et de droits civils, celui-ci demeure quand même limité, comme l'est son pouvoir en matière de navigation et marine marchande à l'égard d'une entreprise maritime intraprovinciale. La législation fédérale ne peut qu'affecter de façon incidente ou accessoire un chef de compétence attribué exclusivement à la province. Aussi, si une législation fédérale est en relation directe et unique avec la propriété ou les droits civils, elle est inconstitutionnelle.

La jurisprudence relative au pouvoir fédéral en matière de réglementation des échanges et du commerce¹⁷⁹ est éloquente à cet égard. Depuis l'affaire *Citizens Insurance Co. of Canada c. Parsons*,¹⁸⁰ les tribunaux ont

¹⁷⁴*Bédard c. Dawson* (1923), [1923] S.C.R. 681, [1923] 4 D.L.R. 293.

¹⁷⁵*A.G. Canada c. A.G. Quebec* (1946), [1947] A.C. 33, [1947] 1 D.L.R. 801 (P.C.); *Union Colliery Co. c. Bryden* (1899), [1899] A.C. 580 (P.C.).

¹⁷⁶Sur ce sujet, voir: H. Brun et G. Tremblay, *Droit constitutionnel*, Cowansville, Qué., Yvon Blais, 1982 aux pp. 323-29.

¹⁷⁷*Ibid.* aux pp. 324-26.

¹⁷⁸Tremblay, *supra*, note 74 à la p. 207. Voir aussi: *Citizens Insurance Co. of Canada c. Parsons*, *supra*, note 114.

¹⁷⁹*Loi constitutionnelle de 1867*, *supra*, note 8, art. 91(2).

¹⁸⁰*Supra*, note 114.

utilisé le paragraphe 92(13) pour circonscrire plus rigoureusement le pouvoir fédéral. Aussi, juge-t-on que le paragraphe 91(2) est limité au commerce au sens international ou interprovincial. Le Parlement ne pourrait sous prétexte de réglementer les échanges et le commerce, agir dans des domaines accordés aux provinces par les paragraphes 92(13) et (16) et ainsi réglementer des opérations entièrement provinciales.¹⁸¹ Autrement dit, le Parlement ne peut réglementer le commerce intraprovincial.

En matière de commerce maritime, le même raisonnement ne vaut-il pas? Dans *Singbeil c. Hansen*,¹⁸² la Cour suprême de la Colombie-Britannique s'est interrogée sur l'application du paragraphe 205(1)(a) de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.¹⁸³ Cette disposition prévoit que les gages d'un marin ne sont pas sujets à saisie ou opposition devant un tribunal. Une disposition fédérale qui confère à un marin une immunité face à une législation provinciale générale en matière de saisie de salaires n'est pas une loi qui réglemente un marin en tant que marin. Il s'agit plutôt d'une disposition en relation, et non simplement incidente, avec les droits civils et la propriété. Cette question relève du paragraphe 92(13) et non pas de 91(10). Et le tribunal de préciser:

[e]ven if this were a federal undertaking, the scope of the jurisdiction of the federal government to legislate in regard to federal undertakings, on matters which are otherwise within the exclusive jurisdiction of the provinces, is confined to « all matters which are a vital part of the operation of an interprovincial undertaking as a going concern ... »¹⁸⁴

Dans *P.G. Canada c. Services d'Hôtellerie Maritime Ltée*,¹⁸⁵ un bâtiment était amarré dans un bassin du port de Québec et exploité comme navire-hôtel. La réglementation provinciale en matière d'hôtellerie était respectée. Les autorités fédérales prétendaient vouloir appliquer à ce bâtiment la réglementation relative à la construction et aux mesures de sécurité édictée en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada*. La Cour supérieure du Québec a jugé que le bâtiment n'était pas un navire au sens de ladite loi et que le paragraphe 91(10) ne saurait être interprété pour englober ce

¹⁸¹*Ibid.* Voir aussi: *Supermarchés Dominion Ltée c. R.* (1979), [1980] 1 R.C.S. 844, 106 D.L.R. (3d) 581; *R. c. Eastern Terminal Elevator Co.* (1925), [1925] S.C.R. 434, [1925] 3 D.L.R. 1; *A.G. British Columbia c. A.G. Canada* (1937), [1937] A.C. 377, [1937] 1 D.L.R. 695 (P.C.).

¹⁸²(1982), 140 D.L.R. (3d) 146, [1982] 6 W.W.R. 340 [ci-après cité aux D.L.R.].

¹⁸³*Supra*, note 102.

¹⁸⁴*Supra*, note 182 à la p. 155.

¹⁸⁵(1967), [1968] C.S. 431.

genre de cas.¹⁸⁶ Dans *Toronto Transit Comm'n c. Aqua Taxi Ltd*,¹⁸⁷ la Haute Cour de l'Ontario a décidé qu'une loi provinciale qui confère une franchise de transport à l'intérieur d'une municipalité ne diminue en rien le pouvoir du Parlement en matière de navigation et marine marchande.

3.2. L'application du droit provincial par les tribunaux de droit commun

Les dispositions du *Code civil* ont été maintes fois appliquées par les tribunaux de droit commun aux prises avec des litiges maritimes. En la matière, la compétence de la Cour fédérale est en effet concurrente avec celle des tribunaux de droit commun.

La Cour suprême du Canada elle-même a eu l'occasion d'interpréter et d'appliquer une disposition de droit maritime contenue dans le *Code civil* dans l'arrêt *Inverness Railway and Coal Co. c. Jones*,¹⁸⁸ en l'occurrence l'article 2383 qui traite du privilège maritime des derniers équippeurs. Après avoir fait l'historique du droit maritime au Québec, le juge Girouard s'exprima de la façon suivante:

Whatever may be the rule of law in this respect, concurrent jurisdiction of ordinary courts in maritime matters provided for by the French Courts has been so long exercised and recognized by the jurisprudence of Quebec from the cession to the present date that I would hesitate to disturb it, especially as the point has not been taken either in the courts below or in this Court.¹⁸⁹

En fait, les dispositions du *Code civil* traitant des privilèges maritimes ont été si fréquemment interprétées par nos tribunaux qu'il ne convient pas de bouleverser cet usage.¹⁹⁰

Dans *Williams c. Albatross Ferro-Cement Ltd*,¹⁹¹ les règles relatives au contrat d'entreprise ont été appliquées par la Cour supérieure du Québec à la suite de l'inexécution d'un contrat de construction d'une coque de navire.

¹⁸⁶La Cour dit, *ibid.* à la p. 446:

[i]t appears to that court that the *S.S. Florida* used as a hotel and situated in a locality the property rights of which are vested in the Province of Quebec, as it cannot be used in navigation, hence does not come within the Canada Shipping Act, the project must be deemed to be a local undertaking and, consequently, not within the powers of the Parliament of Canada given to it by [s. 91(10)]

¹⁸⁷*Supra*, note 60.

¹⁸⁸(1907), 40 S.C.R. 45. Quelques juges étaient toutefois d'avis que c'était la loi anglaise qui devait s'appliquer. En particulier, voir les opinions des juges Davies et Idington.

¹⁸⁹*Ibid.* aux pp. 56-57.

¹⁹⁰*Henn c. Kennedy* (1890), 17 R.J.Q. 243 (C.S.); *Dagenais c. Douglas* (1871), 3 R.L. 440, 16 L.C. Jurist 109 (C.S.); *Delisle c. Lécuyer* (1871), 15 L.C. Jurist 262 (C.S.); *Plante c. Clark* (1866), 17 Déc. B.-C. 75, 16 R.J.R.Q. 168 (C. circ.).

¹⁹¹(1975), [1975] C.S. 803.

Dans *Associated Metals & Mineral Corp. c. World Transport Ltd*,¹⁹² la Cour d'appel du Québec appliqua, outre la *Loi sur les connaissements*,¹⁹³ les dispositions du *Code* relatives au mandat ainsi que d'autres relatives aux obligations de l'affrèteur,¹⁹⁴ en particulier en ce qui concerne les droits et obligations découlant du courtage de navires.

Dans l'arrêt *Cie Wilfrid Allen c. Rail and Water Terminal (Quebec) Inc.*,¹⁹⁵ la Cour supérieure du Québec s'interrogeait sur le régime de responsabilité applicable à un transporteur maritime alors qu'aucun connaissement n'avait été émis concernant le transport d'équipement de forage. Référant à une décision de la Cour d'appel du Québec,¹⁹⁶ le tribunal jugea que la présomption de faute prévue à l'article 1675 devait recevoir application. L'absence de connaissement a comme conséquence l'inapplicabilité des motifs d'exonération dont jouissent les transporteurs par eau selon la *Loi sur le transport des marchandises par eau*.¹⁹⁷ Le *Code civil* sert alors de droit supplétif et régit les droits et obligations des parties. La limitation de responsabilité édictée par l'article 2434 doit être écartée dans la mesure où le transporteur n'a pas fait la preuve de sa diligence. Très récemment, dans *General Traders Ltd c. Saguenay Shipping Ltd*,¹⁹⁸ la Cour d'appel du Québec, ayant à se prononcer sur la compétence « en amirauté » de la Cour provinciale, a jugé qu'une réclamation découlant d'avaries subies par une cargaison transportée par voie maritime du pays de Galles jusqu'à la Barbade n'était pas en soi une matière de navigation et marine marchande; ce genre de réclamation résulte plutôt d'un contrat de transport de biens.

Dans la mesure où lors d'une action en justice le cumul est permis,¹⁹⁹ le régime de responsabilité extra-contractuelle du Québec est applicable au transporteur maritime ou encore à ses auxiliaires telle l'entreprise de débarquement. Ainsi, dans *Robert Simpsons (Montreal) Ltd c. Canadian Overseas Shipping Ltd: The Prins William II*²⁰⁰ la Cour d'appel du Québec a jugé qu'en autant qu'une action est basée sur le régime délictuel, le consignataire qui se plaint d'avaries à sa cargaison a le fardeau de prouver la faute du transporteur maritime. Dans *Ceres Stevedoring Co. c. Eisen und Metall*

¹⁹²(1975), [1975] C.A. 376.

¹⁹³S.R.C. 1970, c. B-6.

¹⁹⁴Voir aussi: *Q.N.S. Paper Co. c. Chartwell Shipping Ltd* (1979), [1979] C.S. 453; et *Moryousef c. Maritime Ins. Co.* (1982), [1982] C.P. 22.

¹⁹⁵(1980), [1980] C.S. 994.

¹⁹⁶*Rail & Water Terminals Ltd c. Canadian Reynolds Metals Co.* (19 février 1979), Québec 200-09-000331-75.

¹⁹⁷*Supra*, note 102.

¹⁹⁸(1983), [1983] C.A. 536.

¹⁹⁹*Wabasso Ltd c. National Drying Machine Co.* (1981), [1981] 1 R.C.S. 578, 38 N.R. 224.

²⁰⁰(1972), [1973] 2 Lloyd's L.R. 124.

A.G.,²⁰¹ le même tribunal a confirmé la validité d'une clause Himalaya contenue dans un connaissement maritime et rendant applicables à l'entreprise de débardage les limitations de responsabilité du transporteur maritime. Toutefois, cette même clause est inapplicable dans le cas de faute lourde de la part de l'entreprise.

Enfin, dans *Miles International Corp. c. Federal Commerce & Navigation Co.*,²⁰² le juge O'Connor de la Cour supérieure du Québec s'est interrogé sur l'application de la règle de la stipulation pour autrui²⁰³ en matière de connaissement maritime. Entre autres, il eut à considérer l'arrêt *Re Circle Sales & Import Ltd*²⁰⁴ rendu à la même époque par la Cour fédérale. Celle-ci avait décidé que l'article 1029 du *Code* ne pouvait s'appliquer à l'égard d'un connaissement émis en Asie pour la raison suivante:

If we were dealing with outward shipments from Quebec where the Bill of Lading was issued Article 1029 might then be invoked although I would in any case consider it highly regrettable if principles of Canadian Maritime Law which would be the same throughout the country could be so interpreted as to lead to a different result with respect to a bill of lading made in Quebec from that with respect to an identical bill of lading made in one of the other provinces.²⁰⁵

À ce genre d'argumentation, la réponse du juge O'Connor fut brève mais cinglante:

My duty however in the present case is to apply Quebec law as I see it and if it is different from that of the other provinces, I cannot bend it for the sake of uniformity.²⁰⁶

3.3. *L'application du droit provincial par la Cour fédérale*

La Cour fédérale du Canada, comme son prédécesseur la Cour de l'Écliquier, a été créée en vue d'une meilleure application des « lois du Canada ». Elle ne doit pas être considérée comme ayant la mission d'appliquer et d'interpréter principalement le droit provincial. Toutefois, elle peut lorsqu'elle est saisie de sa compétence en amirauté et lorsque le droit invoqué est le droit maritime canadien dans ses parties non écrites, recourir à des

²⁰¹(1976), [1977] C.A. 56.

²⁰²Cité par S.A. Cantin, *supra*, note 12 aux pp. 339-40.

²⁰³Art. 1029 C.c.B.-C.

²⁰⁴(27 mai 1977), T-3394-77 (C.F. 1re inst.) cité par S.A. Cantin, *supra*, note 12 aux pp. 340-41.

²⁰⁵*Ibid.*

²⁰⁶*Ibid.*

lois provinciales pour se prononcer sur des points litigieux.²⁰⁷ Une telle utilisation accessoire de lois provinciales ne constitue pas une incorporation de ces règles provinciales dans le champ de compétence de la Cour. Ainsi, dans *Williams c. R.*,²⁰⁸ elle s'est aidée de la législation de la Nouvelle-Écosse et de la Colombie-Britannique pour découvrir le sens et la portée de l'expression « périls de mer » contenue dans une police d'assurance maritime. De la même façon, rien n'empêche la Cour fédérale d'appliquer à titre accessoire la loi générale d'une province en ce qui concerne la formation d'un contrat maritime.²⁰⁹

Si une telle utilisation demeure possible en matière maritime, ce n'est qu'avec réticence que le tribunal devra y recourir.²¹⁰ En fait, cette réticence est historique. La Cour de vice-amirauté, puis la Cour de l'Échiquier offraient du reste un comportement similaire. Ainsi, dans *Mannix Ltd c. N.M. Paterson & Sons*,²¹¹ la Cour de l'Échiquier a ordonné à l'intimée de payer des dommages à la suite de la perte d'une pelle mécanique transportée par eau de Baie-Comeau vers Bagotville. Aucun connaissance n'avait été émis et le contrat de transport écartait la législation fédérale. Les dispositions du *Code civil* concernant le soin que le maître doit apporter à la cargaison²¹² ainsi que la présomption de faute établie à l'article 1675 ont été jugées similaires aux règles du droit anglais et donc, applicables. Le même raisonnement fut tenu par la Cour suprême du Canada.²¹³

Dans *Armand Marchand c. The Ship Samuel Marshall*,²¹⁴ la Cour de l'Échiquier s'interrogeait sur le droit d'un marin mineur de poursuivre devant le tribunal d'amirauté son employeur en vue de recouvrer ses gages. En droit anglais, le mineur ne possède pas ce droit. L'article 304 du *Code* qui confère le droit à un mineur fut appliqué par le tribunal. Le recours ayant été invoqué au Québec, le droit québécois doit régir cette question.

²⁰⁷Voir: *Intermunicipal Realty*, *supra*, note 115; *Stein c. Les navires Kathy K* (1972), [1972] C.F. 585 (1re inst.), inf. (1974), [1974] 1 C.F. 657, 4 N.R. 1983 (Appel), conf. (1975), [1976] 2 R.C.S. 802, 62 D.L.R. (3d) 1 [ci-après *Stein*]; *Resolute Shipping Ltd c. Jasmin Construction Inc.* (1977), [1978] 1 R.C.S. 907, 79 D.L.R. (3d) 402. Voir aussi: *R. c. Murray* (1966), [1967] R.S.C. 262, 60 D.L.R. (2d) 647.

²⁰⁸(1985), 5 C.C.L.I. 198 (C.F. 1re inst.).

²⁰⁹*Resolute Shipping Ltd c. Jasmin Construction Inc.*, *supra*, note 207.

²¹⁰Voir: *Stein*, *supra*, note 207; *Colonial Yacht Harbour c. L'Octavia* (1979), [1980] 1 C.F. 331 (1re inst.).

²¹¹*Supra*, note 150.

²¹²Art. 2424 et 2427 C.c.B.-C.

²¹³*Supra*, note 150. Voir aussi: *Canadian Transport Co. c. Court Line Ltd* (1940), [1940] A.C. 934, [1940] 3 All E.R. 112 (P.C.); *Bozzo c. Moffat* (1881), 11 R.L. 41 (C.S. Qué.).

²¹⁴(1921), 20 Ex. C.R. 299.

Enfin, dans *Canada Steamship Lines Ltd c. Desgagné*,²¹⁵ des barres de métal avaient été transportées par voie maritime de Montréal vers Lauzon. À la suite d'avaries, le transporteur avait été poursuivi devant la Cour de l'Échiquier. Le contrat était verbal; aucun connaissement n'avait été émis. On jugea donc que les bénéfices de la législation fédérale ne pouvaient être accordés au transporteur.

As the *Water Carriage of Goods Act* cannot apply to the present contract of carriage of goods, it also follows that the defendant cannot, therefore, benefit from the modification of his common law absolute warranty of the duties he has under section 1675 of the *Quebec Civil Code* where it appears to me that the burden of the defendant is as great as the common law obligations arising in virtue of the warranty of seaworthiness.²¹⁶

En résumé, les tribunaux québécois n'hésitent pas à appliquer les dispositions du *Code civil*, particulièrement en l'absence d'une législation fédérale applicable. Ils se refusent à appliquer le droit anglais dans un litige maritime localisé au Québec.²¹⁷ À l'inverse, la Cour fédérale du Canada est très réticente à appliquer le droit québécois même si le litige est localisé au Québec.

Conclusion

Le caractère fortement spécialisé du droit maritime peut effrayer le généraliste. Au Canada, il existe une autre caractéristique qui confine le droit maritime à l'isolement. C'est la confusion née en particulier de l'imbroglio constitutionnel et jurisprudentiel.

La prudence des codificateurs qui ont suggéré l'insertion de dispositions maritimes dans le *Code civil* s'explique en grande partie par le statut colonial d'alors. Malgré tout, ils ont fait oeuvre utile et ils ont réussi à créer un ensemble cohérent de règles maritimes, pratique et satisfaisant pour le commerce maritime du temps même si cet ensemble est nettement incomplet.

L'accord constitutionnel de 1867 a conféré au Parlement canadien une compétence législative exclusive en matière de navigation et marine marchande. La facture maritime des articles 91 et 92 de la *Loi constitutionnelle de 1867*, ainsi que l'importance de la matière, ont suggéré aux tribunaux une interprétation large et libérale de la compétence maritime fédérale. On

²¹⁵(1967), [1967] 2 R.C. de l'É. 234.

²¹⁶*Ibid.* à la p. 244.

²¹⁷À moins de l'incorporer arbitrairement dans le droit québécois. Dans l'affaire *Ceres Stevedoring Co. c. Eisen und Metall A.G.*, *supra*, note 201, la Cour d'appel a utilisé une décision du Conseil privé basée en particulier sur l'application de la notion d'« agency » de *common law* pour confirmer la validité de la clause Himalaya: *New Zealand Shipping Co. c. A.M. Satterthwaite & Co.* (1974), [1975] A.C. 154, [1974] 1 All E.R. 1015 (P.C.).

a également reconnu au Parlement le pouvoir d'empiéter sur les droits civils et la propriété lorsque cela était nécessaire pour que puisse s'exercer efficacement sa compétence maritime. Le renvoi *Stevedoring* de 1955 constitue toutefois le point marquant en matière de partage puisqu'il obligea par la suite à opérer une distinction entre le transport maritime intraprovincial et extraprovincial. C'est cette distinction qui permet, à notre avis, l'application valide sur un plan constitutionnel des dispositions maritimes du *Code civil*, à l'exception de celles ayant trait aux bâtiments marchands.²¹⁸ Le commerce maritime intraprovincial devrait relever de la compétence provinciale.

Malheureusement, le test de la constitutionnalité sur lequel la jurisprudence fonde en partie la compétence en amirauté de la Cour fédérale a fait sauter cette distinction. En vertu de cette jurisprudence, tout le contenu du droit maritime est susceptible de relever de l'expression « navigation et marine marchande ». Dès qu'une question maritime relève du droit maritime, cela est suffisant pour la relier à la compétence fédérale. Il est surprenant de constater que la distinction entre le transport intraprovincial et extraprovincial est appelée à disparaître.

À notre avis et nous croyons l'avoir démontré, cette démarche ne peut légitimement être adoptée pour définir le contenu de la compétence maritime du Parlement. En particulier, parce qu'elle crée deux systèmes de règles dont l'un est quelquefois peu respectueux de la tradition civiliste de la province de Québec. Le test de la constitutionnalité imposé pour fonder la compétence de la Cour fédérale doit être abandonné. Le tribunal d'amirauté canadien ne peut prétendre exercer la même vaste juridiction que celle exercée par le tribunal d'amirauté anglais, étant donné la réalité bi-juridique et fédérale du Canada.

Enfin, l'attitude des tribunaux à vouloir rechercher à tout prix l'uniformité du droit nous semble paternaliste. C'est finalement s'en remettre au seul pouvoir fédéral. En matière de transport routier, les provinces se sont récemment concertées pour adopter une réglementation uniforme. L'Office de révision du *Code civil* avait proposé des modifications importantes aux dispositions du *Code* traitant, entre autres, de l'assurance maritime, de l'affrètement et du transport maritime;²¹⁹ seules quelques modifications

²¹⁸Par exemple, une province ne pourrait légiférer en matière d'action réelle puisque la compétence législative sur le navire, y incluse sa propriété, relève du pouvoir fédéral en matière de navigation et marine marchande. Voir: *Ultramar Canada Inc. c. Pierson Steamship Ltd* (27 août 1982), T-6537-82 (C.F. 1re inst.).

²¹⁹Québec, Office de révision du *Code civil*, Comité sur le contrat d'assurance maritime, *Rapport sur l'assurance maritime*, Montréal, Éditeur officiel, 1976; Comité sur le contrat d'affrètement, *Rapport sur l'affrètement*, Montréal, Éditeur officiel, 1976; Comité du droit du transport, *Rapport sur le contrat de transport*, Montréal, Éditeur officiel, 1972.

mineures ont affecté l'assurance maritime.²²⁰ Concernant l'affrètement, le rapport recommandait l'adoption de dispositions plus adaptées à la situation moderne; quant au transport de marchandises par eau, l'Office avait, là aussi, opté pour l'uniformité en proposant l'adoption de règles similaires aux *Règles de La Haye*.²²¹ En 1968, le professeur Pineau se plaignait du fait que la législature québécoise ne s'était jamais demandé dans quels secteurs maritimes elle aurait pu agir.²²² Les dispositions maritimes du livre quatrième sont en effet largement anachroniques aujourd'hui. Plus de dix-sept ans après cet appel, le législateur québécois demeure responsable de son inactivisme. Croit-il qu'une compétence législative puisse disparaître par désuétude?

²²⁰Voir l'art. 449 et s. de la *Loi sur les assurances*, L.Q. 1974, c. 70.

²²¹Voir le *Rapport sur le contrat de transport*, *supra*, note 219.

²²²Pineau, *supra*, note 3 aux pp. 56-58.