

La Législation maritime canadienne et le Code civil québécois

Jean Pineau*

Ce n'est pas sans une certaine appréhension que nous abordons un tel sujet, tant nous nous heurtons à chaque instant à un contexte historique, à la complexité constitutionnelle propre à un Etat fédéral et à l'absence d'intérêt que le législateur semble manifester à l'égard du domaine maritime.

Cette étude n'a nullement la prétention d'analyser les problèmes de façon précise et détaillée: une telle ambition nous obligerait à faire oeuvre de bénédictin et la vocation nous fait aujourd'hui défaut; elle a seulement pour but de poser une question que l'Office de Révision du Code civil devra bien se poser un jour (et à laquelle il devra même répondre), de montrer avec quelle sagesse et quelle science les codificateurs québécois ont su envisager les problèmes qui se soulevaient à cette époque, celle de la marine à voile, et de constater la confusion et la carence des législateurs fédéral et provincial de l'époque des navires nucléaires.

Aussi envisagerons-nous, dans une première partie, la clairvoyance du législateur d'hier et, dans une seconde partie, la carence du législateur d'aujourd'hui.

I. *La clairvoyance du législateur d'hier.*

Jusqu'à l'époque de la codification, la voie du St-Laurent régissait toute l'activité économique du Bas-Canada. Québec était, alors, une ville prospère; mais, dès 1867, le déclin était amorcé au profit de Montréal qui allait connaître un prodigieux essor: 500 navires atteignaient le nouveau port l'année de la Confédération, le nombre des entrées ayant ainsi doublé en l'espace de 30 ans, la valeur des importations étant passée de \$19. millions en 1865 à \$28. millions l'année suivante.

George-Etienne Cartier porta un grand intérêt au transport; il favorisa le développement du système des canaux, mais, les chemins de fer américains créant une concurrence nouvelle au grand réseau fluvial du Canada, il adopta rapidement une autre politique que l'on appela «la politique des chemins de fer», dont la réalisation,

* Docteur en droit, Professeur à la Faculté de Droit de l'Université Laval.

d'ailleurs, assura la création du Canada moderne. Ainsi que le dit Mason Wade, «sans les liens que les chemins de fer et les canaux ont créés entre les provinces, il eût été impossible de réaliser et de faire vivre la Confédération.»¹

Devant une telle situation géographique et économique, face à une telle politique des transports, les codificateurs ne pouvaient pas se désintéresser du domaine maritime. Toutefois, ils se trouvaient dans une position bien inconfortable; leur rapport en témoigne. D'autre part, nous ne devons pas oublier que le code civil fut promulgué un an avant que naisse la Confédération; c'est pourquoi il conviendra de nous placer à l'époque de la codification, puis à l'époque de la Confédération.

1. *Avant la Confédération.*

L'Angleterre, maîtresse des mers, est, alors, le plus grand pays maritime du monde; comme tous les Etats, elle veille particulièrement à l'instrument de puissance qu'est le navire, puisque la marine marchande représente une force sur le plan politique et économique. Puisqu'il est du rôle de l'Etat de contrôler et régir tout ce qui contribue à sa puissance économique et politique, il est indispensable que les instruments d'industrie — et tout ce qui s'y rapporte — qui sont des biens essentiels à la vie d'une nation, soient soumis à son allégeance et soient protégés par cet Etat, d'autant plus que lesdits instruments sont destinés à circuler à l'étranger. Il n'est donc pas étonnant que l'Angleterre considère comme un domaine réservé toutes les questions relevant du milieu marin, dans un pays réduit à l'état de colonie.

Les codificateurs, naturellement, ont pleinement conscience de ce problème et sentent que leurs travaux, de quelqu'envergure qu'ils soient, n'auront qu'une faible portée:

Le sujet des lois maritimes ne peut être traité en ce pays que d'une manière imparfaite. Dans les colonies d'une puissance maritime, les lois concernant la marine sont nécessairement en grande partie celles de l'Empire, et ne peuvent conséquemment être modifiées ou contrôlées par la législature locale.²

Ils n'ont donc aucune illusion sur l'impuissance dans laquelle ils se trouvent, de bâtir une législation qui serait propre au Bas-Canada. Cependant, comme nous le verrons et comme le notent les

¹ Mason Wade, *Les Canadiens français*, tr. Adrien Vienne, (Ottawa, 1963), t. 1, p. 347.

en matières civiles, Code civil du Bas Canada, (Québec, 1865), t. 3, p. 225, ci-après

² *Septième rapport des Commissaires chargés de codifier les lois du Bas Canada*, appelé le Septième Rapport.

commissaires, tous les vaisseaux n'étaient pas soumis à la loi impériale; une certaine catégorie pouvant y échapper, il fallait bien édicter pour celle-là quelques règles auxquelles cette minorité serait soumise.

Malgré l'importance de l'obstacle que constituait l'état de colonie, les codificateurs ont eu l'immense mérite d'analyser législations et jurisprudences européennes de l'époque et de bâtir un ensemble de règles vivantes qui ne compromettaient les intérêts de personne et préservaient l'avenir:

Le seul travail de codification qu'on en puisse faire ne peut guère s'étendre à plus qu'une indication de ses sources principales et une énonciation des règles générales qui sont communes à la plupart des systèmes de droit maritime, et qui peuvent s'appliquer à nos circonstances et nécessités locales.³

Une telle méthode leur fut possible, car une véritable codification des lois maritimes avait été effectuée sous l'impulsion de Colbert en 1681, connue sous le nom de *l'Ordonnance sur la Marine*.⁴ Ce sont les dispositions de cette même ordonnance qui furent reprises, sans grands changements, en 1807, par le Code de commerce français; ce sont ces mêmes dispositions que l'Angleterre adopta, mais aussi adapta aux différents besoins des époques nouvelles:

(L'Ordonnance de Colbert) a fourni en grande partie les principes du droit maritime d'une grande partie du continent et est la principale base sur laquelle les tribunaux de l'Angleterre, au moyen d'une série de discussions confirmées et aidées d'une législation prudente, ont établi son système actuel.⁵

Nos codificateurs avaient, donc, comme principales sources: l'Ordonnance de 1681, les commentaires d'Emerigon⁶ et de Valin,⁷ l'ouvrage de Pardessus,⁸ la doctrine américaine⁹ et écossaise,¹⁰ enfin la jurisprudence et les auteurs anglais,¹¹ «les décisions en Angleterre n'étant dans presque tous les cas que le développement des règles

³ *Ibid.*

⁴ Isambert, *Recueil général des anciennes lois françaises*, t. 19, (Paris, 1829), no. 981, pp. 282-283.

⁵ Septième Rapport, *loc. cit.*, p. 225.

⁶ Balthazard-Marie Emerigon, *Traité des assurances et des contrats à la grosse*, 2 vol., (Marseille, 1783).

⁷ René-Josué Valin, *Commentaire sur l'ordonnance de la marine, du mois d'août 1681*, (Paris, 1836).

⁸ J. M. Pardessus, *Collection de lois maritimes antérieures au XVIIIe siècle*, 6 vol., (Paris, 1828-1839).

⁹ *Abbott on Merchant Ships and Seamen*, 7th American ed., by J. C. Perkins, (Boston, 1854), James Kent, *Commentaries on American Law*, 4 vol., 10th ed., (Boston, 1860), Willard Phillips, *Law of Insurance*, 4th ed., (Boston, 1854).

¹⁰ *Bell's Commentaries on the Law of Scotland*, 2 vol., 6th ed., by Patrick Shaw, (Edinburgh, 1858).

¹¹ David Maclachlan, *A Treatise on the Law of Merchant Shipping*, (London, 1860), *Marshall on Insurance*, 3rd ed., by Charles Marshall, (London, 1823).

émises dans le code français». ¹² Avec tout cela, ils allaient faire un petit code maritime qui ne pouvait déplaire aux anglais et qui pouvait être fort utile aux «marins» du Bas-Canada.

Ce travail, en effet, n'était pas inutile, puisqu'une classe de vaisseaux naviguant à l'intérieur de cette province était assujettie à la législation de cette dernière. L'art. 1 du Titre Deuxième du Code civil intitulé «des bâtiments marchands», ¹³ disposait que l'Acte du Parlement Impérial, *The Merchant Shipping Act, 1854*, ¹⁴ contenait les lois relatives aux bâtiments anglais dans le Bas-Canada; l'art. 2, al. 1, édictait que les bâtiments anglais devaient être enregistrés conformément aux règles prescrites par l'acte impérial, ¹⁵ et l'art. 2, al. 2, précisait que:

Les bâtiments de moins de quinze tonneaux et ceux de moins de trente tonneaux de port, employés respectivement à une navigation particulière ou dans le commerce de cabotage, tel que spécifié dans l'acte ci-dessus mentionné (*The Merchant Shipping Act, 1854*), ne sont pas assujettis à l'enregistrement.

C'est dire qu'une législation propre était nécessaire au Bas-Canada; mais les codificateurs ont fait preuve d'une grande prudence et d'une belle clairvoyance destinées à éviter de sérieux conflits, en n'allant pas trop loin dans le particularisme:

Il est aussi probable que nos tribunaux se considéreraient obligés, même dans les matières qui ne sont pas touchées par les dispositions spécialement obligatoires pour nous, à se conformer au but général et à l'esprit de cet acte, comme étant une loi de l'Empire fondée sur des raisons d'utilité publique. ¹⁶

En aucun moment ils n'ont oublié que les dispositions les plus importantes relevaient de l'autorité souveraine et que, par conséquent, elles échappaient à leur champ d'action; il en était ainsi pour tout ce qui concernait l'enregistrement, la propriété, la vente et l'hypothèque des vaisseaux, les maîtres, l'embarquement, la décharge, le salaire et le traitement des matelots, les règles relatives à la sûreté et destinées à prévenir les accidents, la responsabilité des propriétaires de vaisseaux. Néanmoins, un statut provincial — retranscrit dans le code — régissait les «bâtiments coloniaux» naviguant à l'intérieur et non enregistrés comme bâtiments anglais, quant à leur «transport», c'est-à-dire leur transfert, et quant à l'hypothèque. Les codificateurs adoptaient donc une politique logique et sage.

¹² Septième Rapport, *loc. cit.*, p. 227.

¹³ Voir le Septième Rapport, *loc. cit.*, p. 289.

¹⁴ 17 & 18 Vict., 1854, c. 104.

¹⁵ Aux art. 17 et 19 du *Merchant Shipping Act, 1854*.

¹⁶ Septième Rapport, *loc. cit.*, p. 229.

Ils allaient, toutefois, se heurter à une difficulté plus sérieuse en abordant les questions de privilège maritime. Le Code énonce un certain nombre de privilèges sur les bâtiments,¹⁷ leur cargaison¹⁸ et leur fret,¹⁹ privilèges «reconnus par notre droit municipal» et fortement inspirés de l'Ordonnance de Colbert, mais ne correspondant pas à la notion anglaise qui se rapproche davantage de l'idée de gage maritime.²⁰ Il y a donc en ce domaine une divergence notable entre le droit anglais et le droit français. Les codificateurs ont bien vu le problème et ont proposé une solution qui peut paraître judicieuse, mais aussi source de conflits dont ils étaient conscients, puisqu'ils ont pris la peine de s'expliquer dans leur rapport. Les dispositions du Code civil s'appliquent incontestablement aux bâtiments qui naviguent à l'intérieur de la province et à ceux qui ne sont pas enregistrés, disent-ils :

Elles s'appliquent également dans l'opinion des Commissaires, aux bâtiments enregistrés lorsque les contestations à leur égard s'élèvent devant nos tribunaux ordinaires; mais si le litige a lieu devant une Cour de Vice-Amirauté, on suit alors une autre règle et c'est alors le droit maritime de l'Angleterre qui doit guider le juge dans ses décisions.²¹

Ainsi, selon le tribunal qui sera saisi, on appliquera telle ou telle loi, chaque juridiction ayant sa loi!

Il est assez clair, toutefois, que les codificateurs sentaient la faille que recelait un tel système, puisqu'ils eurent soin d'affirmer que «la question de l'assujettissement des bâtiments anglais enregistrés aux privilèges reconnus par notre loi municipale, semblait d'abord susceptible de doute,»²² mais que, malgré tous les conflits possibles, ils prenaient le risque. D'ailleurs, l'expression «dans l'opinion des commissaires» montre que l'on peut avoir une opinion différente! Néanmoins, une explication nous est donnée; cette solution, nous disent-ils, n'est pas extravagante :

En Angleterre, sous le droit commun dont l'administration est confiée aux tribunaux ordinaires, le gage des bâtiments n'est pas reconnu, tandis que dans la Cour d'Amirauté le gage maritime est exercé sur les bâtiments par le moyen d'une action réelle *in rem*.²³

¹⁷ Art. 2383 C.c.

¹⁸ Art. 2385 C.c.

¹⁹ Art. 2386 C.c.

²⁰ Pour une discussion plus élaborée des «common law possessory liens», voir, par exemple, *Carver on Carriage of Goods by Sea*, 11th ed., by Raoul P. Colinvaux, (London, 1963), vol. 2, para. 1325 *et seq.*, pp. 1099 *et seq.*, et *Scrutton on Charterparties and Bills of Lading*, 17th ed., by W.L. McNair, A.A. Mocatta and M.J. Mustill, (London, 1964), pp. 372 *et seq.*

²¹ Septième Rapport, *loc. cit.*, p. 231.

²² *Ibid.*

²³ *Ibid.*

Une telle justification nous paraît boiteuse, car il est évident que celui qui voudra exercer un gage sur un bâtiment, n'aura pas le mauvais goût de s'adresser à une Cour de *common law*: son choix sera rapidement fait! D'autre part, n'y a-t-il pas là contradiction avec le principe qu'il est souhaitable de se conformer au but général et à l'esprit des lois de l'Empire fondées sur des raisons d'utilité publique? Malgré les réserves que l'on peut émettre sur l'opinion des commissaires, il n'en demeure pas moins vrai que toute cette réglementation touchait les nombreux vaisseaux qui naviguaient dans la province et qu'une réglementation semblable régissait les pays de droit écrit qui avaient copié l'Ordonnance de Colbert.²⁴

De nouveaux problèmes allaient se poser aux codificateurs, lorsque ceux-ci durent traiter les questions relatives aux propriétaires, maîtres et matelots:

...la position coloniale dans laquelle nous sommes situés rend inévitable une certaine imperfection dans notre législation en matière de droit maritime. Le sujet de ce chapitre est l'un de ceux où la difficulté se fait sentir, et on verra que les articles soumis, à une ou deux exceptions près, ne font qu'exprimer des règles générales de leur nature et fondées sur des autorités si certaines et si universelles qu'on ne peut hésiter à les proclamer.²⁵

Il n'y a donc là aucun commentaire à faire, puisque, par prudence, les commissaires se sont bornés à énoncer une réglementation reconnue et appliquée par tous les pays maritimes, de telle sorte qu'aucun conflit grave n'était prévisible.

Il en était de même pour tout ce qui concernait le Titre Troisième consacré à l'affrètement; les règles étant identiques dans tous les pays maritimes, les codificateurs se sont appuyés sur l'Ordonnance de Colbert et les solutions tirées de cette ordonnance par la doctrine et la jurisprudence anglaises.²⁶ Cela était d'autant plus aisé qu'il s'agissait là d'usages consacrés par les textes et que ces dispositions avaient, le plus souvent, un caractère supplétif. L'affrètement fut donc une question traitée tout à fait comme elle devait l'être à l'époque de la codification. Cette appréciation est également valable pour le transport des passagers, ainsi que pour l'assurance maritime qui fait l'objet du Chapitre II du Titre Cinquième.²⁷

²⁴ Isambert, *op. cit.*, t. 19, no. 981, pp. 282-283.

²⁵ Septième Rapport, *loc. cit.*, p. 233.

²⁶ *Ibid.*, p. 235.

²⁷ Notons que nous n'entreprendrons pas l'analyse des dispositions relatives à l'assurance maritime, car, compte tenu de l'importance de ce domaine, une étude particulière serait nécessaire, ce qui dépasserait de beaucoup le but que nous nous sommes fixé. Nous nous contenterons de rappeler que l'assurance est née dans le milieu maritime et qu'elle a pour ancêtre le prêt à la grosse aventure; c'est pourquoi nous nous étonnons de voir les codificateurs consacrer un Titre VI

Un an après la promulgation du Code civil, la Confédération voyait le jour. Quelles en furent les conséquences?

2. *Après la Confédération.*

L'article 91, para. 10, de l'*Acte de l'Amérique britannique du Nord*²⁸ donne compétence *exclusive* au Parlement du Canada pour tout ce qui concerne «navigation and shipping» que l'on a maladroitement traduit par «la navigation et les bâtiments ou navires». Lorsqu'on s'est demandé ce que pouvait signifier cette formule, on s'est accordé pour admettre qu'elle devait être interprétée le plus largement possible.²⁹ D'une façon générale, on sait que cet art. 91 peut donner au pouvoir fédéral, par application de la théorie des pouvoirs ancillaires, la possibilité de légiférer sur des matières normalement de compétence provinciale: cette difficulté a souvent été mise en relief et particulièrement par Antonio Perrault.³⁰ Toutefois, eu égard au nouveau Code civil, il ne semblait pas que les difficultés fussent insurmontables, puisque les commissaires, conscients de l'état d'infériorité dans lequel ils se trouvaient en tant que colonisés, avaient fait preuve, comme nous l'avons vu, d'une extrême prudence, en adoptant des règles reconnues le plus souvent par tous les pays maritimes et en renvoyant au *Merchant Shipping Act, 1854*.³¹

Il convenait seulement d'adapter le Code civil à cette nouvelle situation³² et à se référer aux lois fédérales nouvelles que l'on trouvait dans les Statuts Révisés du Canada de 1886,³³ qui ne pouvaient être que les lois anglaises déjà connues du législateur québécois;

à cette institution qui a déjà complètement disparu à leur époque. Toutefois, une grande attention a été portée aux questions d'assurance et un effort considérable de synthèse a conduit les commissaires à rédiger un texte complexe, mais très à jour à la veille de la Confédération.

²⁸ 30 & 31 Vict., 1867, c. 3.

²⁹ *A.-G. Canada v. A.-G. Ontario, Quebec and Nova Scotia*, [1898] A.C. 700 à p. 713, 67 L.J.P.C. 90 à p. 93, C.R. [12] A.C. 48 à p. 66, *Montreal City v. Montreal Harbour Commissioners*, [1926] A.C. 299 à pp. 312-313, 95 L.J.P.C. 60 à pp. 66-67.

³⁰ *Traité de droit commercial*, (Montréal, 1936), t. 1, pp. 161 *et seq.*, pp. 172 *et seq.*

³¹ 17 & 18 Vict., 1854, c. 104.

³² Voir art. 2355 C.c.

³³ *Viz.*, l'*Acte concernant l'enregistrement et la classification des navires*, c. 72, l'*Acte des matelots*, c. 74, l'*Acte des matelots de l'intérieur*, c. 75, l'*Acte des naufrages et du sauvetage*, c. 81, l'*Acte concernant la sûreté des navires et les mesures à prendre pour prévenir les accidents à bord*, c. 77, l'*Acte concernant la navigation dans les eaux canadiennes*, c. 79, l'*Acte concernant la responsabilité des entrepreneurs de transport par eau*, c. 82, l'*Acte concernant le cabotage canadien*, c. 83.

en d'autres termes, il suffisait d'une mise à jour qui fut opérée en 1888.³⁴

Aucune modification notable ne devait être apportée pendant un demi-siècle. Cependant, le *Statut de Westminster*,³⁵ adopté par le Parlement impérial le 11 décembre 1931 allait donner au Parlement fédéral « la faculté d'abroger ou de modifier toute loi ou tout arrêté, statut ou règlement comme susdit faisant partie de la législation de ce Dominion » et d'édicter toute loi nouvelle même si celle-là devait être incompatible avec la législation d'Angleterre.³⁶ Aussi, le Parlement canadien se prévalut rapidement de ce droit et adopta en 1934 la *Loi sur la marine marchande*³⁷ qui fut mise en vigueur le 1er août 1936. Il faut dire qu'il n'y avait dans cette nouvelle loi aucune innovation, car une convention signée à Londres le 10 décembre 1931, engageait le Canada — et les autres Dominions — à reproduire dans sa législation maritime les principales dispositions de la Loi impériale. Il ne fallait pas, en effet, bouleverser le système ni troubler l'harmonie et l'uniformité qui incontestablement évitaient tout conflit dans les limites de l'Empire. La grande différence entre la loi antérieure à 1936 et la loi de 1936 réside uniquement dans son intitulé: la première a pour titre « The Merchant Shipping Act, 1894 » (l'Acte de 1854³⁸ avait été, en effet, modifié en 1894³⁹), et la seconde « Loi sur la marine marchande du Canada ».

Néanmoins, 1936 devait être une année faste pour le milieu marin; en plus de la *Loi sur la marine marchande*, la *Loi relative au transport des marchandises par eau*⁴⁰ et la *Loi concernant les Cours d'Amirauté*⁴¹ étaient mises en vigueur cette même année. Si l'adoption de la *Loi sur la marine marchande* n'apportait pas de grands changements dans les principes, il n'en allait pas de même avec les nouvelles législations sur les transports et sur la Cour d'Amirauté.

A) *La législation sur les transports.*

L'évolution économique et technique du commerce maritime et de la navigation devait modifier profondément la nature des conventions conclues entre les armateurs et les chargeurs, en vue d'organiser l'exploitation maritime. Jadis, les chargeurs affrétaient

³⁴ S.R.Q. 1888, art. 6254.

³⁵ 22 Geo. 5, 1931, c. 4.

³⁶ Art. 2(2).

³⁷ 24-25 Geo. V, S.C. 1934, c. 44.

³⁸ 17 & 18 Vict., 1854, c. 104.

³⁹ 57 & 58 Vict., 1894, c. 60.

⁴⁰ 1 Ed. VIII, S.C. 1936, c. 49.

⁴¹ 24-25 Geo. V, S.C. 1934, c. 31.

un navire et assumaient fréquemment les fonctions de transporteur, qui étaient la continuation de la fonction de chargeur; plus tard, ces fonctions de chargeur et de transporteur allaient se dissocier.⁴² Cette spécialisation des fonctions ne pouvait qu'avoir des conséquences importantes sur la façon d'exploiter les navires et provoquer l'affrontement de deux mondes: celui des chargeurs et celui des armateurs; les intérêts en présence s'opposèrent à partir de la fin du 19^e siècle, sur le plan juridique, économique et politique.

Jusqu'alors, les armateurs soumettaient les chargeurs à des conditions contractuelles extrêmement défavorables à ces derniers qui ne pouvaient qu'adhérer aux clauses exorbitantes proposées et exigées par l'armement, clauses par lesquelles les transporteurs dégageaient dans tous les cas leur responsabilité.

L'Amérique se trouva bientôt placée à la tête du groupe des pays de chargeurs, pays qui cherchaient à obtenir un aménagement substantiel de la responsabilité du transporteur, alors que la Grande-Bretagne, pays d'armateurs, défendait les positions acquises favorisant le maintien de toutes ces clauses de non-responsabilité.

Les Etats-Unis lancèrent l'offensive en adoptant une loi fixant les conditions dans lesquelles s'effectueraient désormais le transport des marchandises et frappant de nullité les clauses qui y dérogeaient: ce fut le *Harter Act* du 13 février 1893,⁴³ du nom de son promoteur, applicable à partir du 1^{er} janvier 1894. L'idée principale fut d'établir une irresponsabilité légale de l'armateur dans certains cas bien déterminés — notamment les faits et fautes du capitaine et de l'équipage «in navigation or in the management» — afin de prohiber clairement toute autre clause d'irresponsabilité.

Cette loi devait inspirer la loi du Canada «concernant le transport des marchandises par eau», sanctionnée le 4 mai 1910⁴⁴ et modifiée le 19 mai 1911.⁴⁵ Nous trouvons dans cette loi des dispositions prohibant certaines clauses, d'autres énumérant les cas dans lesquels le transporteur n'est pas responsable, d'autres encore limitant la responsabilité du transporteur et réglant le problème du transport des marchandises d'une nature dangereuse.

Le besoin se fit rapidement sentir, d'unifier le droit des transports maritimes sur le plan international; les conflits de loi étaient

⁴² Nous nous expliquerons plus longuement sur cette transformation dans notre deuxième partie, en montrant l'anachronisme de la législation québécoise. Voir *infra* à pp. 42 et seq.

⁴³ Feb. 13, 1893, c. 105, 27 Stat. 445, 46 U.S.C. §190.

⁴⁴ 9-10 Ed. VII, S.C. 1910, c. 61.

⁴⁵ 1-2 Geo. V, S.C. 1911, c. 27.

nombreux, les solutions délicates et la nécessité d'harmoniser les réformes de plus en plus pressante; le jeu de la concurrence internationale l'exigeait. On pensa, alors, qu'il serait possible d'atteindre le but d'unification par l'adoption conventionnelle de règles semblables, méthode déjà utilisée avec succès pour le règlement des avaries communes, avec les fameuses *Règles d'York et d'Anvers*.⁴⁶ Il parut, toutefois, difficile d'aboutir à une entente d'envergure, tant les intérêts en présence étaient rivaux, mais on étudia très sérieusement le problème de la responsabilité du transporteur. C'est ainsi qu'en septembre 1921, l'International Law Association, ayant réuni à La Haye les grandes associations maritimes de même que les représentants des divers groupes intéressés, adopta des règles sur les transports maritimes sous connaissement, connues sous le nom de *Règles de La Haye 1921*. Ces Règles valaient comme connaissement-type et devaient tirer toute leur force de leur adoption par la convention des parties. On aboutissait donc pour la première fois à une entente entre armateurs et chargeurs, soutenue par l'attitude favorable des banquiers et des assureurs.

Il est incontestable que l'Angleterre joua un rôle déterminant dans l'adoption de ces Règles; cependant, il faut ajouter que ce zèle fut simplement le résultat de la pression exercée par les Dominions, et, en particulier, par le Canada. En effet, les Dominions, pays de chargeurs, hostiles, donc, aux contrats d'adhésion qui leur étaient imposés par les armateurs anglais, et fortement imprégnés de l'esprit du *Harter Act*, manifestaient vigoureusement leur désir de voir établir une réglementation obligatoire de la responsabilité du transporteur. Comme l'écrit le Doyen Ripert:

Ils firent entendre si haut leur voix, que l'Angleterre, dont la politique économique était alors contraire à l'intervention de l'Etat dans les conventions relatives au transport et dont la technique juridique s'accommodait mal d'une loi écrite sur ce point, comprit la nécessité de leur donner satisfaction.⁴⁷

Malgré l'engagement des associations maritimes d'oeuvrer pour transformer les Règles en loi obligatoire, les pays hésitèrent à les adopter, chacun attendant que le voisin prenne le premier la décision! D'autre part, les pays de droit écrit nourrissaient quelques doutes à l'égard d'une réglementation d'esprit et de rédaction anglo-saxonne,

⁴⁶ Ces fameuses Règles, qui datent de 1877, 1890, 1924 et 1950, furent précédées par les *Règles d'York* de 1864 et les *Résolutions de Glasgow* de 1860. On aurait avantage à consulter George Rupert Rudolf, *The York-Antwerp Rules*, (London, 1926) et *Lowndes & Rudolf: The Law of General Average*, 9th ed., by J. F. Donaldson, C. T. Ellis and C. S. Staughton, (London, 1964), pour plus de renseignements à ce sujet.

⁴⁷ G. Ripert, *Droit maritime*, 4e éd., (Paris, 1952), t. 2, p. 259.

difficile d'application et d'interprétation pour un esprit cartésien. C'est pourquoi de nouvelles conférences internationales furent nécessaires, afin de parvenir, sur la base des Règles, à l'élaboration d'une convention internationale qui engagerait de façon définitive les Etats par leur signature et leur ratification: ce fut la *Convention de Bruxelles* du 25 août 1924 sur l'unification de certaines règles en matière de connaissance, reproduction des *Règles de La Haye* avec quelques modifications de détail.⁴⁸

La Grande-Bretagne qui n'avait pas attendu la signature de la *Convention de Bruxelles* pour introduire les *Règles de La Haye* dans sa législation interne,⁴⁹ réussissait, de cette façon, à imposer à tous les pays maritimes, les règles qu'elle était obligée d'adopter elle-même sous la pression des Dominions.⁵⁰

C'est seulement douze ans après la conférence de La Haye que le Canada adopta les Règles comme législation interne, imitant ainsi l'attitude prise par la Grande-Bretagne dès 1924: la *Loi sur le transport des marchandises par eau*⁵¹ fut sanctionnée le 23 juin 1936.⁵² Mais, contrairement à la Grande-Bretagne, le Canada ne ratifia pas la *Convention de Bruxelles*, ce qui est fort regrettable, car — nous le verrons — ce peut être une source de difficultés lorsqu'il s'agit de régler les problèmes relevant d'un transport à caractère international. Certes, la reconnaissance *juridique* du droit pour le Canada de ratifier des accords internationaux ne remonte pas loin dans le temps, mais il est non moins vrai que le Canada aurait fort bien pu ratifier cette convention de Bruxelles, s'il en avait exprimé le désir. C'est avec la Conférence impériale tenue en 1923 que disparurent

les derniers vestiges du contrôle impérial sur les accords politiques ou commerciaux. Les plénipotentiaires des *dominions* reçurent désormais leurs pleins pouvoirs du Roi, mais celui-ci n'agit plus que sur l'avis du gouvernement intéressé et les accords échappèrent ainsi au droit de regard des ministres britanniques... D'ailleurs, Sa Majesté s'effaça bientôt complètement en déléguant les pouvoirs symboliques qui lui restaient au gouverneur

⁴⁸ Le texte de la Convention est reproduit dans Carver, *op. cit.*, t. 2, Appendix 2, pp. 1267-1290.

⁴⁹ La *Convention de Bruxelles* a été signée le 25 août 1924, alors que *The Carriage of Goods by Sea Act, 1924*, 14 & 15 Geo. 5, 1924, c. 22, a été sanctionné le 1er août 1924.

⁵⁰ Une liste des pays qui ont ratifié la Convention se trouve dans Carver, *op. cit.*, Appendix 5, pp. 1320-1327, ainsi qu'une liste des colonies britanniques ayant ratifié la Convention, *ibid.*, Appendix 3, pp. 1304-1308. Les pays qui l'ont adoptée par voie de législation domestique sont mentionnés *ibid.*, pp. 1297-1304, pp. 1398-1320.

⁵¹ S.R.C. 1952, c. 291.

⁵² 1 Ed. VIII, S.C. 1936, c. 49.

général du Canada, qui, bien entendu, ne les exercera que sur l'avis du Conseil des ministres.⁵³

Quoi qu'il en soit, il n'est jamais trop tard pour bien faire et il n'est pas ridicule de prétendre que la ratification est encore possible quarante-trois ans après.

Parallèlement à la législation sur les transports, une nouvelle loi sur les juridictions maritimes voyait le jour.

B) *La législation sur la Cour d'Amirauté.*

Un Règlement Royal décrété par Louis XV⁵⁴ et enregistré au greffe du Conseil Supérieur le 22 novembre 1717, établissait une Cour de l'Amirauté chargée de connaître les litiges maritimes, à l'exclusion de tout autre tribunal et de rendre la justice au nom de l'Amiral de France. A la conquête, le Conseil militaire exerça la juridiction d'Amirauté pendant quatre ans, puis Murray, devenu Gouverneur général de la Colonie, se vit attribuer — le 19 mars 1764 — les pouvoirs d'un juge de Vice-Amirauté; le juge Potts devait lui succéder, investi d'un pouvoir juridictionnel quasi illimité.

Ce n'est qu'en 1891 que fut établie au Canada une véritable Cour de l'Amirauté coloniale,⁵⁵ conformément à ce que permettait le *Colonial Courts of Admiralty Act, 1890*,⁵⁶ adopté par le Parlement impérial, qui abolissait toutes les cours de Vice-Amirauté existantes, alors, dans les colonies. Comme le dit M. W. Morin :

Par cette Loi de l'amirauté de 1891, notre Parlement fédéral constituait la Cour de l'échiquier du Canada, la Cour coloniale de l'amirauté dans tout le pays avec la juridiction conférée à une Cour coloniale de l'amirauté par le *Colonial Courts of Admiralty Act* de 1890.⁵⁷

La juridiction de cette nouvelle Cour était « définie » par l'art. 2, para. 2 du *Colonial Courts of Admiralty Act, 1890* qui donnait aux Cours coloniales le droit exercer la juridiction de la *High Court in England*, mais elle l'était si vaguement que la *High Court* et les tribunaux de *common law* se disputèrent la juridiction en matière maritime jusqu'à ce qu'intervînt *The Supreme Court of Judicature (Consolidation) Act, 1925*,⁵⁸ qui précisa, enfin, les litiges relevant

⁵³ J.-Y. Morin, *La conclusion d'accords internationaux par les provinces canadiennes à la lumière du droit comparé*, (1965), 3 Ann. can. dr. int. 127 à p. 133.

⁵⁴ Règlement concernant les sièges d'amirauté que le roi veut être établis dans tous les ports des isles et colonies françaises, en quelque partie du monde qu'elles soient situées, *Edits, Ordonnances Royaux, Déclarations et Arrêts du Conseil d'Etat du Roi, concernant le Canada*, (Québec, 1854), t. 1, pp. 358 et seq.

⁵⁵ 54-55 Vict., S.C. 1891, c. 29.

⁵⁶ 53 & 54 Vict., 1890, c. 27.

⁵⁷ *Jurisdiction maritime de nos tribunaux*, (1943), 3 R. du B. 3 à pp. 9-10.

⁵⁸ 15 & 16 Geo. 5, 1925, c. 49.

de la juridiction d'amirauté, cette dernière loi s'appliquant également à la Cour de l'Echiquier puisque le *Colonial Courts of Admiralty Act, 1890* était encore en vigueur en 1925.

Cette loi devait être abrogée par la *Loi sur l'Amirauté*⁵⁹ qui fut sanctionnée le 28 juin 1934,⁶⁰ conséquence des nouvelles possibilités qui étaient données au Canada par le *Statut de Westminster*. Il s'agissait donc là de la première loi canadienne sur la juridiction maritime.

Ce bref aperçu historique est destiné à faire comprendre que des conflits de juridiction entre la Cour de l'Echiquier siégeant en Amirauté et les tribunaux de droit commun pouvaient se poser au Canada, et par conséquent dans la Province de Québec, de la même façon qu'en Angleterre, puisque la Cour coloniale d'Amirauté avait une juridiction tout à fait identique à celle de la *High Court* d'Angleterre.

En d'autres termes, les problèmes de juridiction étaient au Canada ceux que l'on connaissait en Angleterre et devaient être réglés de la même façon qu'en Angleterre jusqu'à ce que la Cour d'Amirauté du Canada ne fût plus une Cour coloniale. En conséquence, le législateur canadien — fédéral et *a fortiori* provincial — ne pouvait que subir les lois et les précédents de l'Empire. Aussi n'est-il pas surprenant de voir la Cour Supérieure et la Cour d'Appel de la Province saisies de litiges maritimes; toutefois, le problème ne se pose plus de la même façon, à notre avis, depuis la *Loi sur l'Amirauté, 1934*, loi essentiellement canadienne: nous l'aborderons dans la seconde partie de cet exposé.

Ainsi, nous avons essayé de montrer que compte tenu de la situation dans laquelle se trouvait le Canada et la Province de Québec, les codificateurs et le législateur québécois ne pouvaient guère faire mieux, devant prendre en considération tantôt le statut de colonie auquel ils étaient soumis, tantôt leur incapacité de légiférer dans un domaine réservé au pouvoir *fédéral*. Ils ont fait preuve de prudence et de clairvoyance. Cependant, ce qui est vrai pour le législateur de 1866 peut fort bien ne plus l'être pour le législateur de 1967; c'est pourquoi parler de carence législative se justifie.

II. *La carence du législateur d'aujourd'hui.*

Tout d'abord, nous devons préciser dans le temps ce que nous entendons par «aujourd'hui»: il ne serait pas erroné, croyons-nous, de prétendre que les textes du code civil n'ont pas été remaniés de

⁵⁹ S.R.C. 1952, c. 1.

⁶⁰ Sous le titre: *Loi d'amirauté, 1934*, 24-25 Geo. V, S.C. 1934, c. 31.

façon substantielle depuis 1888! Nous ne reprocherons pas au législateur québécois d'avoir vécu dans l'inactivité — quant à notre sujet — tant que le pouvoir fédéral qui avait compétence ne s'affirmait pas. Mais son immobilisme devient coupable après l'année 1936 qui marque une étape sérieuse dans l'histoire juridique du milieu maritime canadien, car il eut été alors opportun que la Province eût une législation qui s'alignât sur la législation fédérale, afin de régler de façon uniforme les problèmes qui éventuellement pourraient être soumis à la loi québécoise.

Il convient donc de relever maintenant l'anachronisme des dispositions du code civil et, en même temps, le défaut d'intérêt que le législateur fédéral semble manifester depuis trente ans à l'endroit de la chose maritime. Nous envisagerons deux catégories de problèmes: celui de la loi applicable et celui de la juridiction compétente.

1. *La loi applicable.*

Nous savons qu'en vertu de l'art. 91, para. 10, de *l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord*,⁶¹ le Parlement fédéral a compétence exclusive en matière de «navigation and shipping» et que ce domaine doit être entendu dans son sens large.⁶² Compte tenu de ce principe de base et de la législation fédérale existante, nous devons nous demander quel est l'objet des dispositions actuelles du Code civil.

A) *Dispositions relatives au navire et aux gens de mer.*

Il n'est guère utile d'épiloguer sur l'art. 2355, première disposition relative aux bâtiments marchands: A. Perrault retraçant l'historique de la législation anglaise et canadienne nous laisse entendre que ce texte aurait pu être à nouveau rédigé dès 1894,⁶³ année au cours de laquelle le Parlement impérial adopta sa nouvelle loi de la marine marchande.⁶⁴ C'est dire qu'après 1936, le législateur québécois aurait tout de même dû songer à une quelconque mise à jour mais, peut-être, attend-il 1988, afin de célébrer l'authentique centenaire de l'article 2355.

Les dispositions des chapitres I, II et III, du Titre II, consacrés à l'enregistrement des bâtiments, au transport des bâtiments enregistrés et à l'hypothèque sur les bâtiments, sont totalement inapplicables aux bâtiments immatriculés; nous avons déjà dit que tout bâtiment devait avoir une nationalité et devait être en principe

⁶¹ 30 & 31 Vict., 1867, c. 3.

⁶² Voir *supra* à p. 32.

⁶³ Perrault, *op. cit.*, t. 2, pp. 565 et seq.

⁶⁴ *The Merchant Shipping Act, 1894*, 57 & 58 Vict., 1894, c. 60.

immatriculé. L'art. 6 de la *Loi sur la marine marchande*⁶⁵ nous indique les hypothèses dans lesquelles un navire ne peut pas obtenir la nationalité britannique⁶⁶ et l'art. 8 L.m.m.,⁶⁷ précise quels navires sont exemptés de l'immatriculation: ce sont

- les navires dont la jauge au registre est d'au plus quinze tonneaux et qui sont employés exclusivement à la navigation sur les lacs, fleuves ou rivières ou sur le littoral du Canada, ainsi que les yachts de plaisance dont la jauge au registre ne dépasse pas vingt tonneaux, où qu'ils soient employés ou exploités.

Seuls les navires britanniques enregistrés conformément aux dispositions de la *Loi sur la marine marchande* bénéficieront des droits et privilèges accordés par cette loi aux navires britanniques immatriculés dans quelque partie des dominions de Sa Majesté;⁶⁸ cela ne signifie pas que les bâtiments de moins de 15 tonneaux ou les yachts de moins de 20 tonneaux qui sont exemptés de l'immatriculation ne soient soumis à aucune réglementation: les art. 107 à 113 L.m.m.,⁶⁹ prévoient la délivrance de permis spéciaux. Nous avons donc deux catégories de bâtiments: les bâtiments immatriculés qui, par le fait de leur immatriculation, sont britanniques et soumis à la *Loi sur la marine marchande*, et les bâtiments exemptés de cette immatriculation par l'art. 8 L.m.m., appelés communément «petits navires» qui ne sont soumis à cette même loi que *sur le plan administratif*, dans les limites des art. 107 à 113 L.m.m.

Les articles 2356 à 2382 C.c., sont donc abrogés par la *Loi sur la marine marchande* du Canada, quant aux navires immatriculés.⁷⁰ Qu'en est-il du chapitre IV consacré au privilège ou gage maritime sur les bâtiments, leur cargaison et leur fret?

Dans l'esprit des codificateurs, nous avons déjà eu l'occasion de le dire, les art. 2383 à 2388 s'appliquent aux bâtiments qui naviguent à l'intérieur de la province et à ceux qui ne sont pas enregistrés, ainsi qu'aux bâtiments enregistrés lorsque le litige est porté devant nos tribunaux de droit commun.

Tout d'abord, nous sommes tenté de dire que ces dispositions ne peuvent pas aujourd'hui s'appliquer aux navires immatriculés, puisqu'il s'agit de bâtiments britanniques soumis à la législation fédérale et que seule cette dernière a autorité. Par conséquent, les

⁶⁵ S.R.C. 1952, c. 29.

⁶⁶ L'art. 6 fut abrogé et remplacé par 9-10 Eliz. II, S.C. 1960-61, c. 32, art. 3.

⁶⁷ Tel qu'abrogé et remplacé par 9-10 Eliz. II, S.C. 1960-61, c. 32, art. 4.

⁶⁸ Art. 7, para. 1, L.m.m.

⁶⁹ Tels qu'abrogés et remplacés par 13-14 Eliz. II, S.C. 1964-65, c. 39, art. 5.

⁷⁰ Sur la vente d'un bateau, voir *Labrie v. Deschamps*, [1959] C.S. 1: demande fondée sur l'art. 2361 C.c.; art. 73 L.m.m., applicable.

textes du Code civil ne pourraient éventuellement s'appliquer qu'aux «petits navires» titulaires d'un «permis» délivré par le préposé en chef des douanes d'un port de la Province de Québec. Toutefois, s'agissant d'un navire immatriculé, le pouvoir fédéral n'a nullement légiféré en matière de privilège maritime; nous relevons simplement quelques dispositions éparses dans la *Loi sur la marine marchande*: l'art. 201 affirme qu'«un marin ne peut, en vertu d'aucun contrat, être déchu de son privilège sur le navire» (il ne peut être déchu de son privilège que parce qu'il en possédait un!); l'art. 213 prévoit le prélèvement du montant des gages impayés sur le navire; dans l'hypothèse de saisie et vente des navires pour acquitter les amendes imposées par la loi, l'art. 490 (2) L.m.m., dispose que «tout excédent du produit de la vente, après paiement de ladite amende et des frais de condamnation, ainsi que des frais de la saisie et de la vente, doit être remis au propriétaire du navire ou au *créancier hypothécaire*, selon le cas»; l'art. 540 prévoit le recouvrement de l'indemnité de sauvetage lorsque les biens sont sous saisie dans une autre poursuite devant la Cour d'Amirauté; l'art. 675 reconnaît à l'armateur un droit de rétention pour fret au débarquement des marchandises; l'art. 679 précise l'ordre dans lequel doit s'effectuer l'emploi du produit de la vente des marchandises qui se trouvaient à bord.

Est-ce à dire que l'on doit s'en tenir strictement ou exclusivement à ces dispositions, ou bien que l'on doit faire appel, en outre, à la loi anglaise, étant donnée l'origine de cette loi qui fut évidemment rédigée en tenant compte du droit maritime anglais, ou encore à la loi québécoise en l'absence de législation fédérale? Avant 1936, la *Loi sur la marine marchande* étant une loi impériale, on devait incontestablement se référer au droit maritime anglais; mais depuis le *Statut de Westminster*,⁷¹ peut-on soutenir le même point de vue? Voilà un problème que nous aurons malheureusement l'occasion de rencontrer à nouveau au sujet du transport de passagers.⁷²

Les art. 2389 à 2406 C.c. faisant l'objet du Chapitre V consacré aux propriétaires, maîtres et matelots, sont également tout à fait inadéquats. Tout d'abord, certains d'entre eux ont été abrogés implicitement par des dispositions de la *Loi sur la marine marchande* ou de la *Loi sur les transports*⁷³ qui traitent du même sujet; d'autres doivent

⁷¹ 22 Geo. 5, 1931, c. 4.

⁷² La jurisprudence ne nous aide nullement. La Cour Suprême a statué sur une action basée sur l'art. 2383 C.c.; mais nous ignorons s'il s'agit de bâtiments immatriculés ou non et le problème de la loi compétente n'a été soulevé à aucun moment: *St-Lawrence Metal and Marine Works Inc. v. Canadian Fairbanks-Morse Co.*, [1956] S.C.R. 717.

⁷³ S.R.C. 1952, c. 271.

être pris en considération en même temps que la réglementation portant sur l'affrètement. A titre d'exemple, nous pouvons citer l'art. 2392 du Code civil, envisageant la co-propriété du navire telle qu'elle était connue de Colbert et du droit français, (c'est-à-dire navire divisé en 24 parts ou quirats dont les titulaires sont co-propriétaires selon certaines règles essentiellement françaises), alors que l'art. 10 L.m.m. envisage la co-propriété telle qu'elle est connue du droit anglais, c'est-à-dire une division du navire en 64 parts dont les titulaires peuvent être soumis à une réglementation différente selon qu'ils sont des *joint-owners* ou des *co-owners*, la co-propriété des premiers se rattachant à la notion de *joint-tenancy*, celle des seconds se rattachant à la notion de *tenancy in common*, autant de notions qu'il serait bien difficile de trouver en droit français! L'art. 2396 sur l'engagement de l'équipage est totalement supplanté par les art. 146 *et seq.* L.m.m.; l'art. 2398 renvoie aux règles de l'affrètement, etc. Nous pourrions analyser ce chapitre article par article et trouver pour chacun un texte qui le supplante. Seuls, nous semble-t-il, les bâtiments non immatriculés, c'est-à-dire les «petits navires» pourraient bénéficier de ces dispositions datant de l'époque de la marine à voile. Plus intéressant cependant nous apparaît être le problème posé par le Titre III du Code civil et réglant l'affrètement.

B) *Dispositions relatives au transport maritime.*

Nous avons déjà mentionné l'évolution des données économiques et politiques du domaine du transport. Il convient, maintenant, de rappeler qu'à l'époque de la codification, le véritable et le seul affrètement consistait à louer un navire et les services d'un capitaine et d'un équipage, conformément à certains usages confirmés par écrit dans la charte-partie.⁷⁴ Ce contrat relevant de la volonté des parties, les dispositions du Code civil n'étaient que supplétives. Le connaissement, certes, était connu, mais il n'avait pas le rôle qu'on lui reconnaît aujourd'hui; il était un simple reçu délivré à l'expéditeur de la marchandise par le maître du navire qui attestait ainsi qu'il avait effectivement pris la marchandise en charge.

Alors que, jadis, le chargeur jouait souvent, par l'affrètement, le rôle de transporteur — lorsque l'armateur, fournissant le navire et le matériel humain — confiait également la gestion nautique à l'affréteur — ce chargeur allait bientôt ne plus jouer un rôle aussi actif dans le transport et confier sa marchandise à l'armateur qui devien-

⁷⁴ C'est ainsi que l'on créa des chartes-parties-types, classées en deux grandes catégories connues dans tous les pays maritimes: la «time-charter» et la «charte-partie au voyage».

dra un véritable transporteur. Cela est d'autant plus aisé à comprendre que le commerce est en plein développement et que le nombre des chargeurs s'accroît; ces derniers n'ont plus nécessairement besoin d'un navire entier pour expédier leurs marchandises. A l'idée de location de navire, va se substituer l'idée de sollicitation d'un espace dans le navire; à l'idée d'obligation de conduire tel navire à tel port, va se substituer l'idée d'obligation de transporter et de livrer telle marchandise à telle personne.

Les relations entre l'armateur et le chargeur vont donc se transformer littéralement et cette transformation se concrétisera par le déclin de l'usage de la charte-partie et le départ d'une nouvelle forme de transport, connue sous le nom de «transport sous connaissance», le connaissance étant non seulement un reçu certifiant que le transporteur a pris en charge la marchandise, mais constituant, en outre, la preuve du contrat de transport, le titre représentant la marchandise et un instrument négociable. Par conséquent, nous sommes en présence d'un changement radical dans le domaine du transport maritime et les chargeurs moins armés qu'ils ne l'étaient lorsqu'ils «affrétaient» un navire — car ils ne sont plus nécessairement de «gros brasseurs d'affaires» — vont se voir écrasés par les exigences des transporteurs qui insèrent dans les connaissances des clauses par lesquelles ils dégagent leur responsabilité dans tous les cas. C'est à cette place que se situe le conflit entre pays de chargeurs et pays d'armateurs, qui devait se terminer par l'adoption des *Règles de La Haye*, législation impérative au Canada et s'appliquant uniquement au transport sous connaissance.

Ces indications suffisent, nous semble-t-il, pour comprendre que l'affrètement tel que conçu par le législateur de 1866 ne correspond plus du tout à la réalité. Certes, les dispositions supplétives concernant la charte-partie demeurent, mais elles sont si universelles qu'elles n'apportent rien, les parties réglant, en principe, les litiges prévisibles par des clauses insérées dans la charte-partie.⁷⁵ Mais qu'en est-il du

⁷⁵ Cela ne signifie pas que ce sujet ne soit pas source de litiges. Pour s'en convaincre, il suffit de se référer à: *Mannix Limited v. N. M. Paterson & Sons Limited*, [1965] 2 Ex. C.R. 107 (affaire dans laquelle Smith, D.J.A., déclare les art. 2424 et 2427 C.c. applicables ainsi que la jurisprudence québécoise, mais s'appuie sur la doctrine et la jurisprudence anglaises), ainsi qu'à *National Gypsum Company v. Northern Sales Limited*, [1964] S.C.R. 144 (affaire dans laquelle une clause d'arbitrage insérée dans la charte-partie est déclarée nulle par application de la législation québécoise, dans un jugement délivré par Fautoux, J., (Taschereau, C.J., et Abbott, J., concurrents), alors que MM. les juges Cartwright et Ritchie, dissidents, la déclarent valide par application de la législation anglaise).

transport de marchandises sous connaissement, mode de transport le plus utilisé aujourd'hui?

Nous savons que ce mode de transport est soumis depuis 1936, sur le plan interne, à la *Loi sur le transport des marchandises par eau*⁷⁶ qui reproduit les *Règles de La Haye* et que, sur le plan international, le Canada n'a pas ratifié la *Convention de Bruxelles*. Plusieurs problèmes se posent et le plus important nous semble être celui du domaine d'application de cette Loi.

Rappelons, tout d'abord, afin d'éviter toute confusion, que cette loi est composée de sept articles numérotés en chiffres arabes et d'une annexe intitulée «Règles sur les connaissements», composée de neuf articles numérotés en chiffres romains; c'est cette annexe qui reproduit les *Règles de La Haye*.

Un premier problème est posé par l'art. 2 qui est ainsi rédigé:

Sous réserve des dispositions de la présente loi, les règles sur les connaissements contenues dans l'annexe... seront exécutoires relativement et quant au transport de marchandises par eau dans des navires voiturant des marchandises de quelque port du Canada à tout autre port, soit à l'intérieur, soit en dehors du Canada.

En d'autres termes, cette loi ne s'applique pas au transport de marchandises par eau, dont le point de départ est situé en dehors du Canada. C'est un point sur lequel les *Règles de La Haye* diffèrent de la *Convention de Bruxelles*, puisque, selon l'article 10 de cette Convention, les dispositions de celle-ci s'appliquent «à tout connaissement créé dans un des Etats contractants»; c'est également un point qui est une incontestable source de conflits que l'on connaît bien en Angleterre, les textes anglais et canadiens étant les mêmes, et que l'on ignore aux Etats-Unis où la loi nationale, déclarée d'ordre public, est applicable à tous les transports au départ ou à destination d'un port national.⁷⁷

Ainsi, lors d'un transport dont le point de départ est situé en dehors du Canada et dont le point d'arrivée est un port du Canada, quelle loi va-t-on appliquer? Il est évident que la loi canadienne de 1936 ne s'appliquera pas, compte tenu de l'art. 2; la *Convention de Bruxelles* ne sera pas davantage applicable, puisque le Canada n'a pas ratifié cette Convention. Le tribunal saisi du litige devra donc se demander quelle est la loi applicable et aura à résoudre un problème

⁷⁶ S.R.C. 1952, c. 291.

⁷⁷ Le texte du préambule du *Carriage of Goods by Sea Act* des Etats-Unis, Apr. 16, 1936, c. 229, 49 Stat. 1207, 46 U.S.C. § 1300, se lit comme suit: «Every bill of lading or similar document of title which is evidence of a contract for the carriage of goods by sea to or from ports of the United States, in foreign trade, shall have effect subject to the provisions of this chapter.»

de droit international privé. Normalement, il fera appel à la loi d'autonomie des parties, c'est-à-dire la loi qui a été choisie par les parties. Si cette dernière n'apparaît pas clairement dans le contrat, en l'espèce le connaissement, il devra «localiser» celui-ci, compte tenu de l'intention des parties, qui se dégage des clauses et stipulations du connaissement:⁷⁸ ainsi pourra-t-il hésiter entre la loi du lieu de formation du contrat ou la loi du port de destination, ou, éventuellement la loi du tribunal saisi.⁷⁹

Cela nous amène à poser la question suivante: les dispositions du Code civil québécois seront-elles applicables en certaines hypothèses, celle précisément évoquée ci-dessus?

Prenons l'hypothèse d'un transport Le Havre/Québec: la loi applicable sera la loi d'autonomie du contrat. Les parties auront donc pu prévoir que les règles applicables seront celles édictées en cette matière par le Code civil québécois et, dans ces conditions, les parties au contrat seront effectivement soumises aux art. 2407 à 2460 C.c.: nous doutons, cependant, de trouver de tels «amateurs» qui se soumettraient délibérément à une réglementation valable à l'époque de la marine à voile, mais qui n'a aucun bon sens en 1968. En l'absence de toute indication directe ou indirecte de la volonté des parties, le juge devra s'arrêter à telle ou telle loi, la *lex loci contractus*, la loi du lieu d'exécution, la loi du pavillon ou la *lex fori*, suivant ce que l'on a appelé la «localisation» que les parties ont entendu donner à leur contrat. C'est là que réside le véritable conflit de lois, que l'on parvient toujours à résoudre, mais souvent avec des arguments spécieux: on peut, en effet, remarquer que le tribunal saisi parvient fréquemment à «localiser» le contrat dans son propre pays, ce qui lui permet d'appliquer sa propre loi! Dans de telles conditions, pourquoi ne pourrait-on pas admettre que les parties ont entendu localiser leur contrat au port de destination, c'est-à-dire Québec, et, par conséquent, appliquer les dispositions centénaires de notre code?

A ce sujet, quelques autres observations s'imposent:

D'abord, dans l'hypothèse semblable d'un transport New-York/Montréal, les parties pourraient convenir que leur contrat sera soumis à la loi des Etats-Unis de 1936; si, à la suite de

⁷⁸ Art. 8 C.c.

⁷⁹ *General Accident Fire and Life Assurance Corporation v. Paterson Steamships Limited*, [1950] R.L. 515 (C.S. 1943), confirmé par la Cour d'Appel le 28 novembre 1948, no. 2481. Dans cette affaire, on s'en tint aux clauses du connaissement; aucune loi ne fut invoquée, mais, en revanche, on fit appel aux auteurs anglais et à la jurisprudence américaine.

dommages à la marchandise transportée, une action était intentée devant un tribunal canadien, ce tribunal aurait, à notre avis, l'obligation de se référer à la loi américaine: il pourrait difficilement prétendre que l'ordre public s'y oppose, que ce soit sur le plan fédéral puisque aucune loi fédérale ne prévoit le transport dont le point de départ est situé en dehors du Canada, ou sur le plan provincial puisque les dispositions du Code civil sur le transport maritime ne sont pas impératives. Et pourtant, dans certaines hypothèses, le tribunal saisi pourra éventuellement écarter la loi déterminée par les parties au profit de la loi du for, sous le prétexte que la disposition litigieuse relève d'un domaine réservé à la loi du for, laquelle déclare cette clause comme étant contraire à l'ordre public.⁸⁰ Il n'y aurait pas lieu de soulever un tel problème si le Canada avait ratifié la *Convention de Bruxelles*.

Dans l'hypothèse inverse d'un transport dont le point de départ est un port du Canada et le point de destination un port étranger, par exemple Québec/Le Havre, il convient de remarquer ceci: si, à la suite de dommages, une action est intentée devant un tribunal canadien, ledit tribunal appliquera sans difficulté la loi canadienne; mais si l'action est intentée devant un tribunal français, celui-ci n'appliquera la loi canadienne que s'il localise le contrat à Québec. Dans un tel cas, il n'y aurait, là encore, aucun problème si le Canada avait ratifié la *Convention de Bruxelles*: la Convention s'appliquerait, alors.

Enfin, l'art. 4 de la Loi de 1936⁸¹ précise que:

Chaque connaissance ou titre du même genre délivré au Canada qui contient ou prouve quelque contrat auquel s'appliquent les Règles, doit renfermer une déclaration formelle qu'il sera exécutoire sous réserve des dispositions des Règles, telles qu'appliquées par la présente loi.

⁸⁰ Cf. *National Gypsum Company v. Northern Sales Limited*, [1964] S.C.R. 144. Il s'agit d'une charte-partie signée à New-York, relative à un transport de farine de New-York à Montréal et prévoyant une clause d'arbitrage au cas de litige entre les parties au contrat. Malgré l'existence de cette clause, l'une des parties exerce une action devant la Cour d'Amirauté du district de Québec, dont l'incompétence est soulevée par le défendeur, compte tenu précisément de l'existence de cette clause d'arbitrage. La Cour Suprême juge qu'une telle clause a pour objet de faire exécuter les obligations des parties, et que c'est là une question de procédure. La procédure étant gouvernée par la *lex fori* — qui, en l'hypothèse selon la majorité des juges, est la procédure de la Province de Québec — la Cour juge que ladite clause est contraire à l'ordre public québécois. (Deux juges dissidents considèrent que le litige porte sur une question de fond et non de procédure et qu'en insérant une clause d'arbitrage dans ce contrat, l'intention des parties était de soumettre celle-ci à la loi américaine qui autorise une telle clause). Le même problème se serait posé s'il s'était agi d'un connaissance et non point d'une charte-partie.

Est-ce-à-dire que si le connaissement ne renferme pas cette déclaration formelle, le juge canadien ne pourra pas appliquer les Règles et devra à nouveau se demander quelle est la loi applicable, quelle est, par conséquent, la loi d'autonomie des parties? Cet art. 4 de la Loi de 1936 est la reproduction de l'art. 3 du *Carriage of Goods by Sea Act, 1924*,⁸² lequel art. 3 n'est pas considéré comme excluant la possibilité pour le juge anglais de se référer à l'art. 1 de l'Acte (correspondant à l'art. 2 de notre loi de 1936) et d'appliquer les Règles. Toutefois, l'insertion de cette déclaration dans le connaissement permettra au juge étranger éventuellement saisi du litige, de «localiser» le contrat en Grande-Bretagne.⁸³ C'est évidemment de cette même façon que notre art. 4 doit être compris: la référence aux Règles, inscrite dans le connaissement émis dans un port du Canada, indiquera au tribunal étranger devant lequel une action sera exercée, que les parties ont entendu se soumettre à la loi canadienne.

Nous voyons donc que l'art. 2 de la Loi de 1936 — comme son correspondant l'art. 1 du *Carriage of Goods by Sea Act, 1924* anglais — est, en soi, une source de difficultés⁸⁴ puisque fatalement son application soulèvera des problèmes de droit international privé, toujours délicats à résoudre et que, d'autre part, les dispositions du Code civil pourraient être théoriquement applicables, ce qui n'est vraiment pas souhaitable, compte tenu de la vétusté et de la désuétude de telles règles.⁸⁵

Cependant, il y a d'autres cas dans lesquels la loi fédérale ne s'applique pas.

L'article I, paragraphe c des Règles⁸⁶ définit les «marchandises» dont le transport est régi par elles, comme «les effets, denrées, marchandises et articles de quelque espèce que ce soit, excepté les animaux vivants et la cargaison que le contrat de transport déclare être voiturée sur le pont et qui est ainsi voiturée.» Ainsi la loi fédérale ne s'appliquera ni au transport des animaux vivants, ni au transport des marchandises en pontée. Ce sont les stipulations du contrat qui, par conséquent, feront ici la loi des parties, ou, à défaut, la loi du lieu où le contrat a été «localisé».⁸⁷

⁸¹ 1 Ed. VIII, S.C. 1936, c. 49.

⁸² 14 & 15 Geo. 5, 1924, c. 22.

⁸³ Scrutton, *op. cit.*, pp. 401 à 403.

⁸⁴ Sur les difficultés en droit anglais, voir *ibid.*, p. 395.

⁸⁵ W. Tetley, *Marine Cargo Claims*, (Montréal, 1965), pp. 2 à 10.

⁸⁶ Annexe de la loi de 1936.

⁸⁷ *Talbot v. Cie de Transport du Bas-St-Laurent*, [1949] C.S. 25; *Côté v. Cie de Transport du Bas St-Laurent*, [1958] C.S. 311. Dans ces deux affaires portant sur un transport de chevaux, lesdits chevaux eurent un sort identique: le trépas, mais le transporteur eut un sort plus heureux dans un cas que dans l'autre!

D'autre part, l'art. 5 de la Loi de 1936 précise que :

en ce qui concerne le transport des marchandises par eau dans des navires voiturant des marchandises d'un port ou endroit du Canada à quelque autre port ou endroit du Canada, l'art. VI des Règles est exécutoire comme si ledit article se rattachait à des marchandises de n'importe quelle catégorie, au lieu de marchandises particulières, et comme si la réserve du deuxième paragraphe dudit article était omise.⁸⁸

Le premier paragraphe de l'art. VI des Règles, dont il s'agit, est ainsi rédigé :

Nonobstant les dispositions des articles précédents, il sera loisible à un voiturier... et à un expéditeur, à l'égard de marchandises particulières quelconques, de conclure une convention en n'importe quels termes sur la responsabilité de voiturier pour ces marchandises ainsi que sur les droits et immunités du voiturier à l'égard de ces marchandises, ou sur son obligation quant à la navigabilité du bâtiment, dans la mesure où cette stipulation ne déroge pas à l'intérêt public, ou sur le soin ou la diligence de ses serviteurs ou agents pour le chargement, la manutention, l'arrimage, le transport, la garde, le soin et le déchargement des marchandises voiturées par eau, pourvu que, dans ce cas, nul connaissement n'ait été ou ne doive être délivré et que les termes convenus soient incorporés dans un reçu qui constituera un document non négociable et sera marqué comme tel.

Nous ne pouvons résister à l'envie de faire observer la lourdeur, la complexité, l'ambiguïté d'une telle disposition dont le mérite le plus sûr n'est certainement pas la clarté. Quoi qu'il en soit, il faut comprendre que dans le cadre d'un transport de cabotage, la loi fédérale peut être écartée si les parties conviennent d'un transport dont les conditions seraient inscrites dans un reçu qui n'aurait nullement le rôle du connaissement tel que nous le connaissons aujourd'hui. Ce serait un simple récépissé qui constituerait la preuve du contrat et en contiendrait les clauses, lesquelles seraient la loi des parties; à défaut de stipulations permettant de régler un litige éventuel, une nouvelle fois, le juge serait amené à «localiser» le contrat.

Enfin, certains pourraient être tentés de prétendre que la loi fédérale ne s'applique pas aux transports qui s'effectuent à l'intérieur de la Province; nous avons déjà noté que les tribunaux, afin d'éviter les empiètements du pouvoir fédéral dans les domaines assignés aux provinces, ont décidé de qualifier de «trade and commerce» de juridiction fédérale, toute opération économique internationale et interprovinciale, et de «propriété et droits civils» de juridiction provinciale, toute opération économique intraprovinciale; cette dernière opération pourrait comprendre, selon certains, le cas du transport maritime effectué d'un port de la province à un autre port

⁸⁸ Le texte de l'article reproduit ci-dessus est celui du S.R.C. 1952, c. 291, qui modifie en de petits détails le texte original du 1 Ed. VIII, S.C. 1936, c. 49.

de la province, transport qui serait ainsi soumis aux dispositions du Code civil. Soutenir un tel point de vue serait oublier que le Parlement fédéral a dissocié le transport maritime du «trade and commerce» pour l'annexer à la rubrique «navigation and shipping»; il est incontestable que «navigation and shipping» forme un tout dont on ne peut guère décrocher le transport intraprovincial et que le mot «shipping» englobe aussi bien les navires que l'embarquement de marchandises et le commerce maritime. Comment pourrait-on, alors, prétendre que le transport maritime serait du «trade and commerce» et non point du «shipping»?⁸⁹

Il nous paraît évident que le commerce maritime, même s'il est intraprovincial, relève de la rubrique «navigation and shipping», soumis, par conséquent, à la législation fédérale; on comprendrait mal pourquoi le Parlement se serait ainsi exprimé, s'il n'avait pas entendu soumettre à sa juridiction tout ce qui concerne la marine marchande, afin d'établir au Canada une législation unifiée dans un domaine aussi vital.

Il est un dernier titre du Code civil que nous aborderons maintenant, le titre IV consacré au transport des passagers. Comme le transport de marchandises, le transport de passagers est, pour les mêmes raisons, régi par la loi fédérale. Toutefois, ce qui caractérise ce sujet, est précisément l'absence de législation! L'art. 664 L.m.m., dispose, certes, que:

Les transporteurs par eau doivent, aux époques, de la manière et aux conditions dont ils ont respectivement donné avis public, recevoir et trans-

⁸⁹ La Cour Suprême fut amenée incidemment à évoquer la question dans l'opinion qui lui fut demandée au sujet de: *Validity of Industrial Relations and Disputes Investigation Act (Can.), and Applicability in Respect of Certain Employees of Eastern Canada Stevedoring Co. Ltd.*, [1955] 3 D.L.R. 721, [1955] S.C.R. 529.

Les avis des juges sont partagés: M. le juge Abbott exclut nettement de la juridiction fédérale le «shipping» qui a un caractère purement provincial (p. 779); M. le juge Rand fait des distinctions subtiles qui ne rendent pas claire sa position (p. 745); M. le juge Taschereau, reconnaissant que «navigation and shipping» restreint l'exercice des droits civils, se borne à ajouter que «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» (p. 736); [prétendre que «inland shipping... is not *always* of federal concern», est admettre que c'est *parfois* de compétence fédérale!]; au contraire, M. le juge Kellock est catégorique: «'navigation and shipping'... includes loading and discharge of *all shipping* whether engaged in *local* or interprovincial or international waters» (p. 753); M. le juge Cartwright est aussi catégorique: «In my view the actual operation of ships and the performance of such acts as are essential parts of 'transportation by ship' fall within the words 'navigation and shipping' in s.91(10) and so within the jurisdiction of Parliament even in the case of a purely intraprovincial line of ships.» (p. 772).

porter, conformément à cet avis, toutes les personnes qui demandent un passage... à moins que... il n'existe un motif raisonnable et suffisant de ne pas le faire.

Voilà un texte qui nous paraît quelque peu bref — bien que nous apprécions fort la concision — pour établir le régime juridique du transporteur maritime de passagers. Ainsi, quelle loi doit-on appliquer, lorsque le pouvoir fédéral qui seul avait compétence, n'a pas légiféré? C'est ce même problème auquel nous avons fait allusion lorsque nous avons envisagé la question des privilèges maritimes.

Nous n'avons pas la prétention de résoudre de façon définitive de telles difficultés; d'éminentes personnalités, d'une compétence incontestée, ont tenté d'apporter une solution, mais la discorde règne. Selon Lefroy, on doit appliquer le droit provincial à titre supplétif, lorsque le Parlement du Canada n'a pas légiféré dans des matières qui relèvent de sa compétence;⁹⁰ selon Laskin, c'est la *common law* anglaise qui doit être appliquée à titre supplétif.⁹¹ Il ne nous appartient pas d'exposer et de discuter les thèses opposées de ces savants auteurs, ce qui n'entrerait pas dans le cadre de cette étude — mais nous devons avouer qu'aucun des arguments avancés par l'un ou par l'autre ne nous convainc pleinement. Sans oser prendre parti, il nous semble que la solution la plus logique, mais non la plus satisfaisante par ses résultats, consisterait à prétendre qu'à défaut de législation fédérale, devrait être appliquée la loi qui était en vigueur avant l'*Acte de l'Amérique Britannique du Nord*,⁹² c'est-à-dire les dispositions du Code civil de 1866 lorsque les intérêts en jeu seraient québécois, la loi des provinces anglaises lorsque seraient en jeu les intérêts canadiens-anglais, et la loi de conflit dans l'hypothèse d'intérêts mixtes. Cela signifie que théoriquement la Cour d'Amirauté pourrait être éventuellement amenée, dans le domaine des privilèges, à appliquer les art. 2383 *et seq.* du Code civil, dans nos première et troisième hypothèses; mais l'art. 2388 C.c., édictant que les dispositions contenues dans ce chapitre ne s'appliquent pas aux causes en cour de Vice-Amirauté et que les causes devant ce tribunal sont jugées suivant les lois civiles et maritimes d'Angleterre, la Cour devrait se tourner vers la loi anglaise. Ainsi vont les choses: *simpliciter!* En revanche, s'agissant de transport de passagers, les art. 2461 *et seq.* C.c., s'appliqueraient, mais le moins que l'on puisse dire est que la législation provinciale en ce domaine n'est pas très riche (art. 1673, 1676) et que les passagers méritent mieux!

⁹⁰ A. H. F. Lefroy, *Canada's Federal System*, (Toronto, 1913), p. 127, note 7.

⁹¹ Bora Laskin, *Canadian Constitutional Law*, 3rd ed., (Toronto, 1966), p. 817. Voir aussi Sir Owen Dixon, *The Common Law as an Ultimate Constitutional Foundation*, (1957-58), 31 Aust. L.J. 240.

⁹² 30 & 31 Vict., 1867, c. 3.

Cet aperçu suffit à démontrer, nous en sommes sûr, la confusion, l'équivoque, l'incertitude dans lesquelles nous nous mouvons douloureusement, mais aussi l'incompréhensive carence des législateurs tant fédéral que provincial qui font de l'inactivité ou de l'immobilisme leur règle d'or.

Malheureusement, il ne peut y avoir ici un terme à cette désolation; ce n'est pas seulement la loi compétente qui nous crée des soucis, c'est aussi la juridiction compétente.

2. *La juridiction compétente.*

Le bref rappel historique évoqué précédemment devrait nous aider à comprendre le problème que nous voulons poser.⁹³

Nous savons que, quarante ans après l'établissement de la Cour d'Amirauté coloniale, le *Statut de Westminster*⁹⁴ permettait au Parlement fédéral d'établir une Cour d'Amirauté proprement canadienne: c'est ce qu'il fit en 1934.⁹⁵ Hélas, le législateur canadien eut peu d'imagination ou si peur d'en avoir trop qu'il se borna — pourrait-on prétendre — à remplacer dans un texte anglais les mots «Angleterre» et «Sa Majesté en Conseil» par d'autres sonnans plus jeunes: «Canada» et «gouverneur en conseil», et encore sommes-nous au-dessous de la vérité!

En vertu de l'art. 3 (1), la Cour de l'Echiquier du Canada continue d'être Cour d'Amirauté (mais elle n'est plus Cour *coloniale*) et possède «en sa juridiction d'Amirauté, juridiction générale en amirauté».

L'art. 18, avec ses 7 paragraphes et son annexe, précise la juridiction de cette Cour: il ne s'agit pas là d'un modèle de texte législatif. Il nous suffira de noter que la juridiction de la Cour d'Amirauté du Canada est semblable à «la juridiction d'amirauté actuellement possédée par la Haute Cour de Justice en Angleterre... et (qu') elle doit être exercée par la Cour de la même manière et dans la même mesure que par cette Haute Cour».⁹⁶

Cependant, il convient de se rappeler que, jadis, la juridiction maritime de la Haute Cour n'était définie nulle part, de telle sorte que Cours de *common law* et juridiction d'Amirauté s'épuisèrent à livrer bataille sur le problème de leur compétence respective. Il fallut attendre l'année 1925 et *The Supreme Court of Judicature*

⁹³ Sur l'historique de la Cour d'Amirauté, cf. Perrault, *op. cit.*, t. 2, pp. 570 et seq., et W. Morin, *Juridiction maritime de nos tribunaux*, (1943), R. du B. (en quatre parties) 3, 53, 103, 178.

⁹⁴ 22 Geo. 5, 1931, c. 4.

⁹⁵ 24-25 Geo. V, S.C. 1934, c. 31, aujourd'hui S.R.C. 1952, c. 1.

⁹⁶ Art. 18(1).

(*Consolidation*) Act, 1925⁹⁷ pour que cesse cette instabilité et cette insécurité et pour que soit définie de façon définitive la juridiction d'Amirauté de la Haute Cour. C'est pourquoi le législateur fédéral édicta dans son art. 18 (2) que l'article 22 du *Supreme Court of Judicature (Consolidation) Act, 1925*, était applicable par la Cour d'Amirauté du Canada, «*mutatis mutandis*, comme si ledit article de cet Act avait été réédité par la présente loi», et qu'il inscrivit le contenu de cet art. 22 en annexe de la loi canadienne. On constate, à la lecture de ce texte, que la compétence de la Cour d'Amirauté couvre presque tous les cas de litiges maritimes.⁹⁸

Néanmoins, il nous semble qu'une question mérite d'être posée, bien qu'une réponse lui fût donnée depuis longtemps par la force des choses: la Cour d'Amirauté est-elle *seule* compétente, ou bien les tribunaux de droit commun partagent-ils cette compétence? En d'autres termes, la compétence de la Cour d'Amirauté est-elle exclusive ou non?

Dans l'ouvrage d'A. Perrault, nous lisons ceci:⁹⁹

Aux termes de cette loi fédérale (la *Loi sur l'Amirauté*¹⁰⁰) et de l'art. 2388 C.c., (dernier article du Chapitre IV traitant des privilèges maritimes), les causes vues en Cour d'amirauté ne sont pas soumises aux dispositions du Code civil, mais aux lois civiles et maritimes d'Angleterre et aux lois fédérales canadiennes. Par contre, les litiges d'ordre maritime, soumis aux tribunaux de la province de Québec, doivent être décidés d'après les lois fédérales, les dispositions du Code civil et autres lois statutaires québécoises. Je crois qu'il y a, à ce sujet, juridiction concurrente entre la Cour de l'Echiquier siégeant en amirauté et nos tribunaux civils.

Ailleurs, le même auteur nous dit:¹⁰¹

Nous avons présentement une Cour coloniale d'amirauté. En autant que la province de Québec est concernée, il y a juridiction concurrente entre nos tribunaux de juridiction civile et cette Cour coloniale d'amirauté.

Pour le moment, nous ferons seulement deux observations: l'art. 2388 C.c. ne concerne que le *chapitre* consacré aux privilèges et, par conséquent, est circonscrit, dans l'esprit des codificateurs, à ce chapitre; d'autre part, la Cour de l'Echiquier du Canada, en sa juridiction d'Amirauté n'est plus aujourd'hui une Cour coloniale.

⁹⁷ 15 & 16 Geo. 5, 1925, c. 49.

⁹⁸ *Savoy Shipping Limited v. Quebec Hydro-Electric Commission*, [1959] Ex. C.R. 292, [1959] R.L. 270; *Iwai & Co. v. The Panaghia*, [1960] Ex. C.R. 499; *Anglo-Canadian Timber Products Ltd. v. Gulf of Georgia Towing Co.*, (1965), 50 W.W.R. 122 (Exch.). Cf. également sur incompétence de la Cour d'Amirauté, *Toronto Harbour Commissioners v. The Robert C. Norton*, [1964] Ex. C.R. 498, et *Turcot v. Bouchard*, [1942] C.S. 164.

⁹⁹ *Op. cit.*, t. 2, p. 575.

¹⁰⁰ S.R.C. 1952, c. 1.

¹⁰¹ *Op. cit.*, t. 2, p. 292.

M. W. Morin, dans son long article déjà cité, prétend également que la Cour d'Amirauté n'a pas de juridiction exclusive, sauf rares exceptions, qu'il relève dans la *Loi sur la marine marchande*:

Les dispositions de notre Loi d'amirauté ne sont nulle part aussi exclusives eu égard à la juridiction de la Cour d'Amirauté que le sont au même égard certaines dispositions de notre Loi de la marine marchande du Canada, 1934.¹⁰²

Le seul argument de l'auteur est le suivant: pour définir la juridiction de la Cour d'Amirauté, il faut tenir compte de la *Loi sur l'Amirauté* et de la *Loi sur la marine marchande*.¹⁰³ Cette dernière, en effet, dans certains de ses articles, précise que, dans telle ou telle hypothèse, la Cour d'Amirauté a le pouvoir de prendre telle ou telle mesure; l'auteur voit, là, ce qu'il appelle «une juridiction maritime spéciale» accordée à la Cour d'Amirauté et conclut qu'en dehors de ces cas prévus par la *Loi sur la marine marchande* (les art. 41, 43, 89 para. 4, 91, 210, 457, 464, 535, 536, 569 para. 3, 573, 582, 583, 650 para. 1, 685, 702 L.m.m. 1934),¹⁰⁴ la Cour d'Amirauté n'aurait pas une compétence exclusive.¹⁰⁵

Cette argumentation ne nous paraît pas convaincante. Lorsque le Parlement fédéral adopta en 1934 la *Loi sur la marine marchande*, et, par conséquent, les articles cités, il n'entendait pas régler les problèmes de juridiction qu'il avait prétendu résoudre dans la *Loi sur l'Amirauté* quelques jours plus tôt. (La *Loi sur l'Amirauté* fut, en effet, sanctionnée le 28 juin 1934, alors que la *Loi sur la marine marchande* le fut le 3 juillet 1934). Il se bornait à copier le *Merchant Shipping Act* et à lui apposer le sceau du Canada: tous les articles cités se retrouvent dans le statut impérial de 1854¹⁰⁶ ou de 1894;¹⁰⁷ or, on peut comprendre que le *Merchant Shipping Act* ait eu le soin de confier à la juridiction d'Amirauté certaines matières, à une époque où les Cours de *common law* et la Haute Cour de justice siégeant en Amirauté se disputaient leur compétence respective. D'ailleurs, il est remarquable que l'art. 22 du *Supreme Court of Judicature (Consolidation) Act, 1925*¹⁰⁸ reprend la plupart des sujets envisagés dans les articles cités de la *Loi sur la marine marchande* et que l'on rencontre même une divergence entre l'un de ces textes de la *Loi sur la marine marchande* et l'une des dispositions de cet

¹⁰² *Loc. cit.*, p. 106.

¹⁰³ S.C.R. 1952, c. 29.

¹⁰⁴ 24-25 Geo. V, S.C. 1934, c. 44.

¹⁰⁵ Il s'agit des art. 42, 44, 91, 93, 214, 462, 469, 542, 543, 576 para. 3, 580, 589, 590, 658, 693, 710 L.m.m., dont on trouve le texte dans les S.R.C. 1952, c. 29.

¹⁰⁶ 17 & 18 Vict., 1854, c. 104.

¹⁰⁷ 57 & 58 Vict., 1894, c. 60.

¹⁰⁸ 15 & 16 Geo. 5, 1925, c. 49.

art. 22.: l'art. 210 L.m.m. 1934 (art. 214 L.m.m. — S.R.C. 1952) affirme que la Cour d'Amirauté n'a pas juridiction pour entendre ou juger une action intentée par un navire en recouvrement de gages n'excédant pas \$250.00, alors que l'art. 22, para. 1, sous-para. a — viii de l'Acte 1925 lui donne compétence pour toute réclamation de gages par un marin, quel qu'en soit le montant. M. W. Morin, soulignant cette anomalie, estime que la *Loi sur l'Amirauté* devrait prévaloir sur le texte de la *Loi sur la marine marchande*;¹⁰⁹ n'y a-t-il pas là contradiction avec l'idée précédemment exprimée par l'auteur, selon laquelle la compétence de la Cour d'Amirauté serait exclusive seulement dans les hypothèses prévues par la *Loi sur la marine marchande*?

D'autre part, ce fameux article 22 du *Supreme Court of Judicature (Consolidation) Act, 1925* n'avait-il pas pour but de fixer définitivement la compétence de la Haute Cour en sa juridiction d'Amirauté et d'éviter ainsi les empiètements continus des Cours de common law? Si donc l'on s'en réfère à ce que l'on devrait considérer comme étant l'esprit de cet art. 22, on pourrait croire que le législateur anglais désirait empêcher toute concurrence juridictionnelle et clore le problème; il aurait dû en être également ainsi pour le Canada, tout au moins tant que la Cour d'Amirauté du Canada fût une Cour coloniale, c'est-à-dire de 1925 à 1934. Une telle idée est réellement trop simple; en Angleterre, aujourd'hui, de nombreux litiges maritimes sont soumis à des juridictions autres que la Haute Cour de Justice, bien que cette dernière se soit vu attribuer par le *Supreme Court of Judicature (Consolidation) Act, 1925* et le *Administration of Justice Act, 1956*,¹¹⁰ un champ d'application extrêmement vaste. Certaines actions importantes, certes, doivent être obligatoirement portées devant la juridiction d'Amirauté — telles, par exemple, les actions relatives à la limitation de responsabilité des propriétaires de navires, mais, nous disent McGuffie, Fugeman et Gray:

It should be noted... that although all the kinds of action mentioned in the section may be brought in Admiralty, most of them need not be so assigned and may be assigned to the Queen Bench's Division unless it is desired to take advantage of the procedure *in rem*, which is only available in Admiralty.¹¹¹

C'est ainsi qu'au cas de litiges portant sur chartes-parties ou connaissements, les parties vont saisir le Queen's Bench Division siégeant en tant que «Commercial Court».¹¹² La complexité des pratiques

¹⁰⁹ *Loc. cit.*, p. 109.

¹¹⁰ 4 & 5 Eliz. 2, 1956, c. 46.

¹¹¹ Kenneth C. McGuffie, P. A. Fugeman and P. V. Gray, *Admiralty Practice*, (London, 1964), pp. 6-7.

¹¹² Scrutton, *op. cit.*, p. 434 et pp. 441 à 447.

anglaises ne doit pas nous inciter à épouser celles-ci, et la référence — inscrite dans l'art. 18 (1) de la *Loi sur l'Amirauté* — à la juridiction possédée par la Haute Cour de Justice en Angleterre, exercée par elle «de la même manière et dans la même mesure», ne peut pas constituer un argument tendant à prouver que tout doit se passer comme en Angleterre et que notre Cour d'Amirauté n'a pas une juridiction exclusive, puisque l'organisation de nos tribunaux au Canada diffère pleinement de celle des tribunaux anglais.

Nous aurions donc tendance à croire et surtout à souhaiter que notre *Loi sur l'Amirauté*, ayant créé une Cour d'Amirauté, par conséquent une cour spéciale, organisée de façon spéciale, constituée de juges spécialisés — c'est-à-dire connaissant parfaitement les choses de la mer et le milieu maritime — ayant à juger selon un droit particulariste, notre *Loi sur l'Amirauté* ait voulu soustraire le «navigation and shipping» à la juridiction des tribunaux de droit commun et l'attribuer exclusivement à une Cour d'exception.

Nous aurions mauvaise grâce à soutenir et affirmer de façon intempestive ce point de vue, car ce serait prétendre que nos juges errent depuis 33 ans! Il suffit, en effet, de parcourir les recueils de jurisprudence depuis le 1er mars 1935, date de la mise en vigueur de la *Loi sur l'Amirauté*, pour constater que jamais une Cour de la Province de Québec ne s'est déclarée incompétente sur la base des art. 18 *et seq.* de la dite loi.¹¹³ Nous ajouterons, cependant, que c'est cet état de fait qui nous trouble le plus et nous incite à une grande prudence dans notre résolution de ne pas prendre pour vérité ce que nous souhaitons qu'elle soit; car seul, l'art. 31 C.p.c., nous paraît être un argument valable.

La Cour Supérieure est le tribunal de droit commun; elle connaît en première instance de toute demande qu'une disposition *formelle* de la loi n'a pas attribué *exclusivement* à un autre tribunal.

La *Loi sur la Cour de l'Echiquier*¹¹⁴ précise dans ses art. 17 *et seq.* les matières au sujet desquelles elle a une «juridiction exclusive» et celles au sujet desquelles elle a une «juridiction concurrente», de telle sorte que l'on peut, tout au moins *a priori*, répondre rapidement à la question portant sur un éventuel conflit de juridiction. La *Loi sur l'Amirauté* a eu moins de chance: l'art. 3 (1) dispose seulement

¹¹³ V.g. *Turcot v. Bouehard*, [1942] C.S. 164. La Cour rejette une exception déclinatoire dans laquelle la défenderesse prétend que la connaissance de la réclamation du demandeur appartient à la seule Cour d'Amirauté, mais le juge se contente d'affirmer que la Cour d'Amirauté n'a pas une compétence exclusive, sans motivation convaincante.

¹¹⁴ S.R.C. 1952, c. 98.

que la Cour de l'Echiquier « a et exerce, en sa juridiction d'amirauté, juridiction générale en Amirauté ».

Le qualificatif « général » peut-il être assimilé au qualificatif « exclusif »? Nous n'oserons pas l'affirmer; mais, alors, que signifie « juridiction générale » et que signifie l'art. 18 (1) et l'art. 18 (2)?

L'art. 18 (1), rappelons-le, donne à la Cour d'Amirauté une compétence aussi vaste que celle possédée par la Haute Cour de Justice, compétence qui fut définie et, en définitive, circonscrite par l'art. 22 du *Supreme Court of Judicature (Consolidation) Act, 1925*; quant à l'art. 18 (2), « sans restreindre la portée générale du para. (1) du présent article... », il renvoie à l'art. 22 dudit Acte de 1925: on croit rêver devant un chef-d'oeuvre de haute époque ou l'objet d'art que l'on trouve beau parce qu'on ne le comprend pas. Les mots du législateur, comme nous le voyons, ayant été soigneusement pesés, nous ne pouvons plus imaginer que « juridiction générale » puisse vouloir dire « juridiction exclusive »! Aussi, nous en tenant à l'art. 31 C.p.c., nous concluerons qu'il n'y a pas dans la *Loi sur l'Amirauté* « une disposition formelle » qui attribue compétence exclusivement à cette Cour et que copier trop servilement le voisin ne résoud pas tous les problèmes.

* * *

Quelle conclusion peut-on tirer de ces observations? Les codificateurs de 1866 se trouvaient dans une situation fort embarrassante et ont su, malgré tout, légiférer avec prudence et de manière à éviter, dans la mesure du possible, tout conflit de lois. Leur mérite est grand. Le Parlement fédéral, dès qu'il en a eu le pouvoir, a voulu avec raison faire oeuvre législative; c'est, alors, que nous sommes justifié à critiquer l'attitude adoptée tant par le législateur fédéral que par le législateur provincial. Le premier s'est borné à copier la législation impériale. Certes, il est souhaitable qu'existe dans le monde une certaine uniformité en droit maritime, à cause du caractère essentiellement international que revêt cette branche du droit, principalement en matière de transport. Cependant, le Canada aurait pu et aurait dû améliorer des textes sans doute valables quant au fond, mais parfaitement informes et remarquablement désordonnés. Quant au législateur provincial, il aurait pu, tout au moins, envisager l'étude de certains problèmes maritimes, se demander dans quelle mesure il avait le pouvoir d'agir, et agir en conséquence plutôt que de laisser subsister une législation qui, valable à l'époque de la marine à voiles, est tout à fait inadéquate aujourd'hui! Il nous apparaît que toutes les questions soulevées révèlent des difficultés réelles qui n'ont pas beaucoup ému les tribunaux, ni les auteurs.

Si l'on considère la jurisprudence québécoise, on est stupéfait de voir comment les litiges sont parfois résolus, le problème essentiel de la loi applicable n'étant pas même posé. Quant à celui de la juridiction compétente, on s'est toujours contenté d'affirmer qu'il y avait compétence concurrente entre Cour d'Amirauté et tribunaux de droit commun, sans s'interroger sur l'utilité ou l'inutilité de cette Cour d'exception. Dans un domaine aussi particulier que le droit maritime, il est bon, selon nous, qu'existe une juridiction spéciale avec une organisation propre, composée de juges particulièrement compétents; il est, alors, regrettable que les tribunaux de droit commun puissent accepter de se saisir de litiges pour le règlement desquels une juridiction autre est incontestablement plus apte à décider. Si l'on n'était pas persuadé d'un tel état de chose, il conviendrait, alors, de demander la suppression de cette Cour ancienne et vénérable.

Il est souhaitable que l'Office de Révision du Code civil fasse un inventaire des possibilités de la Province, qu'il propose, le cas échéant, des textes neufs, clairs et précis, et qu'il prenne connaissance de ce qui se passe dans le monde maritime, même si «navigation and shipping» sont de la compétence fédérale; il serait bon que la Province de Québec qui — compte tenu de l'existence d'un port aussi important que celui de Montréal — est la première intéressée à la chose maritime, fasse comprendre au pouvoir fédéral qu'il est temps de «faire quelque chose», même si le *Canadian Maritime Law Association* semble se désintéresser totalement de problèmes qui devraient être les siens. Lors des conférences préparatoires d'un projet de convention internationale sur la responsabilité du transporteur maritime à l'égard des bagages des passagers, un questionnaire fut adressé aux différents pays maritimes, notamment le Canada, sur leurs desirata. Le *Canadian Maritime Law Association* répondit:

1. In Canada there is already a short sharp section imposing and limiting liability for passenger's personal baggage (on cite ici l'art. 666 L.m.m., qui ne règle pas définitivement le problème).
2. There is no move to alter this by any interest in Canada.
3. Thus the position of the Canadian Maritime Law Association is its general one that it favours uniformity. It has in this matter no pressing reason either for supporting or opposing the proposed convention.

On demeure confondu devant l'indifférence d'une association dont le but essentiel devrait être précisément de prendre une part active dans l'élaboration du droit uniforme de demain. Si donc de tels organismes ne se soucient pas de ces questions, ce n'est point le Parlement fédéral qui prendra une initiative quelconque. Si l'Office

de Révision du Code civil ne s'en préoccupe pas et si le gouvernement provincial ne prend aucune initiative susceptible de troubler le désordre fédéral établi, nous continuerons à errer, à nous interroger et à apporter aux problèmes des «pseudo-solutions» fabriquées au moyen de textes archaïques qui, s'ils ont contribué à la gloire de Colbert, ne font pas celle du législateur canadien. Il est aussi navrant de constater que, d'une façon générale, les milieux maritimes, qu'ils soient canadiens, anglais ou même américains parfois, sont souvent réfractaires à toute évolution de ce droit, se complaisant dans des situations ambiguës et complexes qui font la force de certains intérêts privilégiés. C'est peut-être là que se trouve la secrète raison du conservatisme et de l'immobilisme du monde maritime.
