

ARTICLE DE LA REVUE JURIDIQUE THÉMIS

On peut se procurer ce numéro de la Revue juridique Thémis à l'adresse suivante :

Les Éditions Thémis

Faculté de droit, Université de Montréal

C.P. 6128, Succ. Centre-Ville

Montréal, Québec

H3C 3J7

Téléphone : (514)343-6627

Télécopieur : (514)343-6779

Courriel : themis@droit.umontreal.ca

© Éditions Thémis inc.

Toute reproduction ou distribution interdite
disponible à : www.themis.umontreal.ca

Droit maritime

L'uniformisation du droit maritime canadien aux dépens du droit civil québécois : lorsque l'infidélité se propage de la Cour suprême à la Cour d'appel du Québec

Guy LEFEBVRE

Professeur et directeur du Centre de droit des affaires et du commerce international (CDACI) de la Faculté de droit de l'Université de Montréal.

Au cours des dernières années, la question du droit applicable aux affaires maritimes a fait couler beaucoup d'encre. Les praticiens spécialisés dans ce secteur d'activités connaissent les décisions de la Cour suprême du Canada selon lesquelles, en l'absence de législation fédérale applicable à certaines situations juridiques ou lorsqu'il existe une loi qui ne prévoit pas nécessairement tout le droit, on incorpore alors par référence le droit maritime anglais au droit fédéral en tant « qu'ensemble uniforme de règles de droit fédérales ». En fait, la Cour suprême a élaboré le concept de la common law fédérale qui a pour conséquence d'écarter le droit civil lorsqu'un litige émane du Québec. Ce résultat a été critiqué à plusieurs reprises par certains observateurs « civilistes » s'intéressant au droit

maritime¹. Là où le bât blesse, c'est lorsque le plus haut tribunal québécois entérine la démarche suivie par la Cour suprême, et ce, sans qu'aucun motif ne soit exposé

¹ Voir André BRAËN, *Le droit maritime au Québec*, coll. « Bleue », Montréal, Wilson et Lafleur, 1992, p. 67 et suiv.; André BRAËN, « L'arrêt *ITO — International Terminal Operators c. Miida Electronics Inc.* ou comment écarter l'application du droit civil dans un litige maritime au Québec », (1987) 32 *R.D. McGill* 386; Guy LEFEBVRE et Normand TAMARO, « La Cour suprême et le droit maritime : la mise à l'écart du droit civil québécois est-elle justifiable? », (1991) 70 *R. du B. can.* 121; Guy LEFEBVRE, « Droit maritime — Compétence de la Cour fédérale — Contenu de l'expression "Droit maritime canadien" : *The Monk Corporation v. Island Fertilizers Limited* », (1992) 71 *R. du B. can.* 166; Jean PINEAU, « La spécificité du droit civil québécois dans l'espace juridique canadien », dans *Souveraineté et intégration, Actes du colloque conjoint des Facultés de droit de l'Université de Poitiers et de l'Université de Montréal*, Montréal, Éditions Thémis, 1993, p.107, à la page 121.

dans

sa décision². Compte tenu des répercussions énormes de l'affaire *Administration de la voie maritime du Saint-Laurent c. Cannon Incorporated*, nous sommes fort surpris du laconisme de la Cour d'appel.

Le sujet de l'application supplétive de la common law en droit maritime devrait non seulement intéresser les spécialistes de cette matière, mais aussi les juristes oeuvrant en droit des affaires. En effet, où tracer la frontière entre le droit maritime et le droit des affaires? L'achat ou la réparation d'une embarcation à moteur sont-ils régis par la common law ou par le droit civil³? L'exploitation d'un restaurant-théâtre à bord d'un navire accosté à un quai est-elle une affaire maritime⁴? Qu'en est-il de l'activité qui consiste à acheter du poisson d'un navire-usine situé en haute mer⁵? Qu'arrive-t-il lorsqu'un vendeur réclame le paiement de marchandises que l'acheteur aurait déchargées en trop d'un navire⁶? Le contrat conclu entre les parties en est-il un de marchandises auquel les aspects maritimes ne sont qu'accessoires? L'entreposage de biens dans les limites portuaires en attendant la livraison finale au propriétaire constitue-t-il du droit maritime ou du droit civil⁷? Est-ce que la

réponse à cette dernière question varie en fonction du temps d'entreposage? Quels principes gouvernent le problème de savoir si une entreprise chargée de négocier des services est tenue de dévoiler l'identité de son mandant afin que sa responsabilité personnelle soit engagée envers une compagnie d'acconage⁸? Les relations contractuelles entre un capitaine et les membres de son équipage dans le cadre d'activités maritimes s'exerçant uniquement dans les limites de la province de Québec sont-elles de nature purement civile⁹?

La réponse à ces interrogations découle des décisions récentes rendues par la Cour suprême du Canada relativement à la compétence de la Cour fédérale en matière d'amirauté. Dans la première partie de ce commentaire, nous tenterons de résumer la pensée de la Cour suprême au sujet de la common law fédérale (I). Par la suite, nous verrons comment la Cour d'appel du Québec a récemment appliqué cette pensée (II). Finalement, nous discuterons des règles de droit que nous estimons applicables lorsque le droit fédéral est silencieux relativement à une question donnée (III).

I. Les décisions de la Cour suprême du Canada au sujet de la common law fédérale

La première décision fondamentale relativement au concept de l'application de la common law fédérale est sans doute l'affaire *ITO*¹⁰. Les faits de cette affaire se

² *Administration de la voie maritime du Saint-Laurent c. Cannon Incorporated*, J.E. 97-140 (C.A.).

³ Voir *Mark Fishing Co. Ltd. c. Northern Princess Seafood Ltd.*, (1991) 38 F.T.R. 299.

⁴ Voir *P.G. Canada c. Services d'Hôtellerie Maritime Ltée*, [1968] C.S. 431.

⁵ Voir *Shibamoto & Co. c. Western Fish Producers Inc.*, (1989) 63 D.L.R. (4th) 549 (C.A. Féd.).

⁶ *The Monk Corporation c. Island Fertilizers Ltd.*, [1991] 1 R.C.S. 779.

⁷ *ITO — International Terminal Operators Ltd. c. Miida Electronics Inc.*, [1986] 1 R.C.S. 752.

⁸ *Q.N.S. Paper Company Ltd. c. Chartwell Shipping Ltd.*, [1989] 2 R.C.S. 683.

⁹ *R. c. Investissements Navimex inc.*, J.E. 95-1972 (C.S.).

¹⁰ *ITO — Terminal Operators Ltd. c. Miida*

résumé ainsi : un navire a transporté des calculatrices du Japon à Montréal, où le propriétaire devait en prendre livraison. À leur arrivée, les marchandises ont été prises en charge et entreposées par une compagnie d'acconage et de manutention qui avait convenu avec le transporteur de les décharger du navire et de les entreposer jusqu'à ce qu'elles soient délivrées à leur propriétaire. Pendant l'entreposage, plusieurs cartons contenant des calculatrices ont été volés. Une action en justice a été intentée en Cour fédérale par le propriétaire des marchandises contre le transporteur et l'entrepositaire.

Se posent alors les questions de la compétence de la Cour fédérale en matière d'amirauté et de l'étendue du droit maritime canadien. On sait que l'article 101 de la *Loi constitutionnelle de 1867* restreint la compétence de ce tribunal aux cas où une demande est susceptible d'être tranchée grâce aux lois du Canada. Par ailleurs, l'article 22 de la *Loi sur la Cour fédérale* énonce que cette Cour dispose d'une juridiction concurrente avec les tribunaux de droit commun pour instruire et juger toute action « présentée en vertu du droit maritime canadien ou d'une loi fédérale concernant la navigation ou la marine marchande [...] »¹¹. Il faut donc délimiter l'étendue de cette juridiction dans un domaine où les questions à trancher peuvent relever du droit maritime *stricto sensu* ou, encore, de la responsabilité contractuelle ou délictuelle soulevant incidemment une question de droit maritime. En effet, la Cour fédérale

dispose d'une juridiction dont l'étendue est limitée par la *Loi sur la Cour fédérale* ou par toute autre loi habilitante. Cette Cour ne bénéficie pas d'une juridiction inhérente¹².

Par conséquent, pour connaître la compétence juridictionnelle dans un domaine relevant du pouvoir législatif fédéral comme le droit maritime, il faut d'abord se demander si le Parlement attribue à la Cour fédérale une compétence. Ensuite, que cette dernière soit ou non exclusive, il faut chercher à savoir quelles règles de fond doit utiliser la Cour pour interpréter les droits en cause. Finalement, il faut déterminer si la Cour fédérale peut accessoirement recourir au droit provincial pour aider à la solution du litige et, le cas échéant, tracer la ligne de démarcation entre le principal et l'accessoire.

Dans l'affaire *ITO*, la question de la compétence de la Cour fédérale a été abordée dans le contexte de la demande adressée par le propriétaire contre l'entrepositaire. Cette demande portait sur la négligence dont ce dernier aurait fait preuve lorsque les calculatrices ont été volées dans ses entrepôts. Le juge McIntyre, avec lequel concourent trois juges, réitère les conditions essentielles permettant de conclure à la compétence de ce tribunal :

1. Il doit y avoir attribution de compétence par une loi du Parlement fédéral.

2. Il doit exister un ensemble de règles de droit fédérales qui soit essentiel à la solution du litige et constitue le fondement de l'attribution légale de compétence.

Electronics Inc., précitée, note 7.

¹¹ *Loi sur la Cour fédérale*, L.R.C. (1985), c. F-7, art. 22.

¹² *Roberts c. Canada*, [1989] 1 R.C.S. 322, 331.

3. *La loi invoquée dans l'affaire doit être « une loi du Canada » au sens où cette expression est employée à l'art. 101 de la Loi constitutionnelle de 1867.*¹³

Le juge McIntyre estime que la première condition est remplie par le paragraphe 22(1) de la *Loi sur la Cour fédérale* qui permet de trancher toute question de droit maritime¹⁴. Il tient donc pour acquis que l'action du propriétaire des marchandises contre l'entrepositaire est une question de droit maritime. Ce n'est qu'en analysant la deuxième condition qu'il précise sa pensée à ce sujet. Pour déterminer si cette condition est rencontrée, le juge McIntyre élabore principalement son argumentation à partir de l'article 2 de la *Loi sur la Cour fédérale* qui définit l'expression « droit maritime canadien » de la façon suivante :

« droit maritime canadien » Droit — compte tenu des modifications y apportées par la présente loi ou par toute autre loi fédérale — dont l'application relevait de la Cour de l'Échiquier du Canada, en sa qualité de juridiction de l'Amirauté [...] ou de toute autre loi, ou qui en aurait relevé si ce tribunal avait eu, en cette qualité, compétence illimitée en matière maritime et d'amirauté.

Selon le juge McIntyre, le droit maritime canadien peut être divisé en deux catégories. Premièrement, on retrouve le droit dont l'application relevait de la Cour de l'Échiquier en sa juridiction d'amirauté, en vertu de la *Loi d'Amirauté, 1934*. La deuxième catégorie comprend le droit qui en aurait relevé si cette Cour avait eu,

en sa juridiction d'amirauté, compétence illimitée en matière maritime et d'amirauté¹⁵.

Afin de bien cerner le contenu de la première catégorie, il fait l'historique des dispositions de la *Loi d'Amirauté* de 1890 à 1934. Il est d'avis que le paragraphe 18(1) de la Loi de 1934¹⁶ a eu pour effet d'incorporer au droit canadien

cet ensemble de règles de droit, appliquées en 1934 en Angleterre par la Haute Cour, en sa juridiction d'amirauté, qui peuvent avoir été, à l'occasion, modifiées par le Parlement fédéral et qui se sont développées jusqu'à ce jour au gré des précédents judiciaires.¹⁷

Le juge McIntyre se demande alors si cette première catégorie englobe la demande présentée par le propriétaire des marchandises contre l'entrepositaire. Il conclut par la négative puisqu'en 1934, la *Loi d'Amirauté* n'octroyait pas de compétence en matière de délits ou de quasi-délits survenus sur la terre ferme¹⁸.

¹⁵ *Id.*, 769.

¹⁶ *Loi d'Amirauté, 1934*, 24-25 Geo. V, S.C. 1934, c. 31. Ce paragraphe édicte que « [l]a juridiction de la Cour en sa juridiction d'amirauté s'étendra et s'exercera relativement à toutes les eaux navigables, de marée et non de marée, qu'elles soient naturellement navigables ou qu'elles le soient artificiellement devenues, et bien que ces eaux soient dans les limites d'un corps de comté ou autre district judiciaire, et, en général, cette juridiction s'exercera, subordonnement aux dispositions de la présente loi, sur les mêmes endroits, personnes, matières et choses que la juridiction d'amirauté actuellement possédée par la Haute Cour de Justice en Angleterre, qu'elle existe en vertu de quelque loi ou autrement, et elle sera exercée par la Cour de la même manière et dans la même mesure que par cette Haute Cour. »

¹⁷ *ITO — Int'l Terminal Operators c. Miida Electronics*, précité, note 7, 771.

¹⁸ *Id.*, 771.

¹³ *ITO — Int'l Terminal Operators c. Miida Electronics*, précité, note 7, 766.

¹⁴ *Id.*, 768.

M. le juge McIntyre analyse ensuite la seconde catégorie de règles incluses dans la définition de l'expression « droit maritime canadien ». Il soutient que cette catégorie n'est pas limitée à la compétence qu'exerçaient historiquement les tribunaux d'amirauté. Elle a plutôt été adoptée pour s'assurer que le droit maritime canadien comporte une compétence illimitée en matière maritime¹⁹. Il se demande alors si l'entreposage des calculatrices dans les limites portuaires constitue une question maritime ou une matière d'une nature locale mettant en cause la propriété et les droits civils. Il estime qu'une telle action relève de la compétence du Parlement central sur la navigation et la marine marchande, et ce, par l'existence de trois facteurs : la proximité des activités d'entreposage par rapport à la mer; le rapport existant entre le contrat de transport et ces activités; et le fait que l'entreposage soit à court terme, en attendant la livraison finale au propriétaire²⁰.

Ceci dit, qu'en est-il du contenu du droit maritime canadien quant au fond? M. le juge McIntyre reprend ici essentiellement l'approche historique que nous avons décrite plus haut. Il insiste plus particulièrement sur le fait qu'en 1934 les règles de droit maritime d'Angleterre ont été incorporées dans le droit canadien et, lorsque survenait une question de responsabilité contractuelle ou délictuelle, le tribunal d'amirauté appliquait les principes de common law en matière de dépôt et de négligence. Au nom de l'uniformité du droit canadien, il rejette la thèse voulant

que la Cour fédérale puisse appliquer accessoirement le droit provincial, soit, dans le cas qui nous occupe, le droit civil québécois²¹.

Par la suite, M. le juge McIntyre considère la troisième condition permettant de conclure à la compétence de la Cour fédérale. On se rappelle que la loi invoquée dans l'affaire doit être une loi du Parlement canadien au sens de l'article 101 de la *Loi constitutionnelle de 1867*. Il est d'avis que cette condition est aussi respectée puisque le droit maritime canadien relève de la compétence fédérale sur la navigation et la marine marchande, tel que le prévoit le paragraphe 91(10) de la Constitution²².

La minorité de la Cour, constituée des trois juges québécois, considère qu'il ne s'agit pas d'une question de droit maritime mais plutôt d'une question de droit civil délictuel. Par conséquent, l'action ne relèverait pas de la compétence de la Cour fédérale. Il appartient aux tribunaux du Québec d'entendre le litige, et ce, à la lumière du Code civil québécois. Il est étonnant de constater qu'aucun motif n'appuie ces prétentions. Les juges minoritaires renvoient tout simplement le lecteur à l'opinion du juge Pratte de la Cour d'appel fédérale²³.

La Cour suprême a ultérieurement précisé la portée de cette décision dans l'affaire *O.N.S. Paper Company Ltd. c. Chartwell Shipping Ltd.*²⁴. Dans ce pourvoi, on devait déterminer si une entreprise chargée de négocier des services

²¹ *Id.*, 779-782.

²² *Id.*, 777.

²³ *Id.*, 801. On peut retrouver la décision de la Cour d'appel fédérale à la référence suivante : [1982] 1 C.F. 406.

²⁴ Précitée, note 8.

¹⁹ *Id.*, 774.

²⁰ *Id.*, 775.

est tenue de dévoiler l'identité de son mandant afin d'empêcher que sa responsabilité personnelle soit engagée envers une compagnie d'acconage.

D'abord, et la Cour suprême est unanime sur ce point, le législateur fédéral est considéré être le seul compétent pour édicter les règles de droit applicables à ce litige. Les trois juges du Québec siégeant dans cette cause adhèrent donc maintenant à ce principe.

Relativement à la source des règles applicables en droit maritime canadien, la Cour suprême est cependant partagée. Le juge La Forest, à l'opinion duquel souscrivent trois juges, conclut que le droit maritime d'Angleterre a été incorporé au droit fédéral en tant « qu'ensemble uniforme de règles de droit fédérales ». Ces règles se dégagent des principes de common law en matière de contrat et de mandat²⁵.

Pour en arriver à ce résultat, M. le juge La Forest reprend les arguments élaborés par le juge McIntyre dans la décision *ITO*. Cependant, il estime que ceux-ci n'ont pas pour effet d'exclure complètement l'application des principes du droit civil. Ces principes pourraient être pris en considération lorsqu'il s'agit d'un litige qui ressort de la compétence qu'avait la Cour d'amirauté anglaise avant 1934. Ce tribunal était en fait présidé par des civilistes. Toutefois, sa compétence était très limitée. Il ne pouvait entendre des causes concernant des délits terrestres. Par conséquent, le juge La Forest conclut qu'on ne peut recourir aux principes du droit civil pour résoudre la situation qui nous occupe²⁶.

²⁵ *Id.*, 696 et 697.

²⁶ *Id.*, 695 et 697.

Pour sa part, le juge L'Heureux-Dubé soutient qu'en l'absence de législation fédérale, on doit avoir recours à la méthodologie du droit comparé pour déterminer les règles applicables en l'espèce. Il faut alors tenir compte aussi bien du droit civil que de la common law. Pour en arriver à cette conclusion, elle procède à un examen approfondi de l'historique de la Haute Cour d'amirauté d'Angleterre. Cet examen révèle que cette Cour a fréquemment utilisé les principes de droit civil, de common law et de droit international afin de trouver la règle de droit s'appliquant à un litige²⁷. La position de madame le juge L'Heureux-Dubé a pour effet d'éviter que l'on se penche sur le contenu de la compétence qu'avait la Cour d'amirauté en 1934 à chaque fois que survient un litige maritime.

De son côté, madame le juge McLachlin, à l'opinion de laquelle souscrit le juge Lamer, souligne le contexte international du droit maritime. Elle est d'avis que les tribunaux doivent interpréter ces principes en tenant compte du droit international et dénote que, selon le cas, les traditions de droit civil et de common law peuvent jouer²⁸. Elle fait donc abstraction du contexte historique de la réception du droit maritime anglais au Canada.

Dans une décision ultérieure, intitulée *The Monk Corporation c. Island Fertilizers Ltd.*²⁹, la Cour suprême s'est prononcée à nouveau sur la compétence de la Cour fédérale en matière maritime³⁰.

²⁷ *Id.*, 714 et 715, 722 et 726.

²⁸ *Id.*, 691-693.

²⁹ Précitée, note 6.

³⁰ Voir aussi *Whitbread c. Walley*, [1990] 3 R.C.S. 1273, sur la nécessité d'uniformité du

Cette décision revêt une importance particulière puisque c'est la première fois que le plus haut tribunal canadien a à délimiter le contenu du droit maritime canadien dans le cadre d'un contrat de vente de marchandises. Les faits de cette cause se résument ainsi : la compagnie Monk (le vendeur) s'est engagée à fournir une certaine quantité d'engrais d'urée à la compagnie Island Fertilizers (l'acheteur) et de l'expédier, à bord d'un navire, à trois ports distincts. La preuve a révélé que les modalités essentielles du contrat de vente apparaissaient dans un télex expédié par le vendeur à l'acheteur. Dans ce document, il est notamment prévu qu'il s'agit d'une vente de type « CAF-FO ». Les trois premières lettres de cette abréviation (coût, assurance, fret) signifient que le prix mentionné au contrat inclut le coût des marchandises ainsi que les frais encourus pour les assurer et les transporter jusqu'aux ports de déchargement convenus entre les parties. Quant aux lettres « FO » (*free-out* ou franco déchargement), elles indiquent que tous les frais afférents au déchargement des marchandises incombent à l'acheteur. Par ailleurs, il est stipulé au télex que l'acheteur s'engage à décharger le navire à un rythme de 3 000 tonnes par jour. Ce document renvoie les parties à une charte-partie conclue entre le vendeur et le transporteur des marchandises pour les modalités particulières relatives aux « *surestaries* » occasionnées lors du déchargement des marchandises. En fait, cette charte-partie prévoit une prime à payer, appelée *surestaries*, lorsque le navire n'est pas déchargé au

rythme convenu. Il faut comprendre ici que le transporteur impose cette obligation à son cocontractant, le vendeur, dans le cadre d'un contrat de transport particulier désigné dans le jargon maritime par l'expression « charte-partie ». Le vendeur refile alors cette obligation à l'acheteur qui doit décharger le navire en vertu du contrat de vente, d'où le renvoi à la charte-partie pour connaître les obligations de l'acheteur relativement aux *surestaries*.

Le litige soumis à la Cour suprême dans cette affaire repose sur trois réclamations du vendeur à l'encontre de l'acheteur. D'une part, le vendeur revendique le paiement de *surestaries*, en invoquant le fait que l'acheteur n'a pas déchargé le navire à un rythme assez rapide. D'autre part, il réclame le paiement de marchandises que l'acheteur aurait déchargées en trop. Finalement, le vendeur demande un remboursement des deniers qu'il a dû déboursier pour le coût de location des grues de quai qui ont servi au déchargement de la cargaison. La question à trancher par la Cour était la suivante : ces réclamations relèvent-elles de la compétence de la Cour fédérale en matière de droit maritime?

M. le juge Iacobucci, avec lequel concourent sept juges, a répondu affirmativement à cette question. Son opinion repose principalement sur les motifs exprimés par le juge McIntyre dans la décision *ITO*.

Il se demande principalement si les réclamations du vendeur sont « *entièrement liées* » aux affaires maritimes au point de constituer légitimement du droit maritime canadien qui relève de la comp-

étence législative fédérale »³¹. Pour résoudre cette interrogation, il examine le contrat des parties tel qu'il apparaît au télex. Le juge Iacobucci estime que ce document regroupe deux séries d'obligations : l'une afférente à la vente de marchandises et l'autre de nature maritime. Dans la première catégorie, il rassemble les dispositions qui concernent le genre de marchandises vendues, leur quantité et leur qualité, de même que leur prix et le moment de leur livraison. Dans la seconde catégorie, il inclut, d'une part, les modalités relatives à la souscription d'une assurance maritime et à l'affrètement d'un navire par le vendeur et, d'autre part, l'engagement de l'acheteur de décharger ce navire au rythme convenu. Il ajoute que le caractère maritime de ce dernier engagement se trouve « renforcé du fait que [l'acheteur] a accepté d'être responsable de la [sic] *surestarie* et de bénéficier d'une prime de rapidité, le cas échéant, selon des taux précisés dans la charte-partie »³² conclue entre le vendeur et le transporteur maritime.

Le juge Iacobucci ajoute que les réclamations du vendeur n'empiètent d'aucune façon sur le pouvoir des législatures provinciales de légiférer en matière de propriété et de droits civils puisqu'elles ne portent pas sur la vente de marchandises. Il réitère alors les propos du juge McIntyre dans l'affaire *ITO* selon lesquels les termes « maritime » et « amirauté » doivent être interprétés dans un contexte moderne et qu'on ne peut restreindre leur sens au moyen

« des classifications doctrinales rigides ou des limites historiques excessives »³³.

Madame le juge L'Heureux-Dubé exprime quant à elle sa dissidence et estime que les trois réclamations du vendeur relèvent de la propriété et des droits civils. Par conséquent, la Cour fédérale n'aurait pas de juridiction pour les examiner.

Que faut-il conclure de ces décisions? Le moins que l'on puisse dire, c'est qu'il n'est pas facile de déterminer si une situation de faits soulève un problème de droit maritime ou se rapporte plutôt à la propriété et aux droits civils. Il est toutefois possible d'avancer qu'une forte majorité des juges de la Cour suprême interprète largement l'expression « affaires maritimes ». De plus, deux autres conséquences découlent de ces décisions : l'uniformité du droit maritime canadien et l'impossibilité de recourir au droit civil, et ce, même à titre supplétif. Voyons maintenant comment la Cour d'appel du Québec s'intéresse à cette dernière question.

II. Le sort réservé au droit civil par la Cour d'appel du Québec

Dans le cadre d'une décision récente³⁴, la Cour d'appel du Québec avait à déterminer les règles de droit applicables dans le cadre d'un litige portant sur la fermeture de la voie maritime du Saint-Laurent pendant une période de 18 jours. Cette fermeture résultait d'un bris du pont levant de Valleyfield qui s'est immobilisé à mi-course. Plusieurs poursuites

³¹ *The Monk Corporation c. Island Fertilizers Ltd.*, précité, note 6, 796 (les italiques sont dans l'original).

³² *Id.*, 796 et 797.

³³ *Id.*, 801.

³⁴ *Administration de la voie maritime du Saint-Laurent c. Canron Incorporated*, précitée, note 2.

ont été intentées, notamment par des usagers de la voie maritime, afin d'obtenir réparation pour les dommages subis. L'administration de la voie maritime du Saint-Laurent, une des principales parties poursuivies, a alors appelé en garantie deux compagnies qui ont participé à divers travaux relatifs à la conception et à la construction du pont. Tels sont donc les faits importants pour les fins de notre commentaire.

Dans une décision unanime rejetant les appels des usagers maritimes contre l'administration de la voie maritime du Saint-Laurent, voici comment s'exprime le juge Beauguard, *per curiam*, quant au droit applicable à ces actions :

Je partage l'opinion du juge qu'entre l'appelante et les usagers maritimes, c'est le droit maritime canadien qui trouve application : la réclamation des usagers maritimes en est une par des usagers d'une voie d'eau navigable contre l'organisme qui a le contrôle de cette voie d'eau et qui aurait, au mépris de ses obligations, causé des dommages aux usagers, en bloquant la voie d'eau. V. I.T.O. — International Terminal Operators c. Miida Electronics, [1986] 1 R.C.S. 752.

Le droit maritime canadien comprend les principes de la common law canadienne, mais ne comprend pas les dispositions québécoises en matière de responsabilité civile. V. I.T.O. — International Terminal Operators c. Miida Electronics, déjà cité, et Chartwell Shipping Limited c. Q.N.S. Peter [sic « Paper »] Company Limited, [1989] 2 R.C.S. 683.]

Les usagers nous proposent que les relations entre eux et

l'appelante étaient de nature contractuelle. L'appelante nous propose de son côté que nous sommes devant un service public qui était utilisé par les usagers sans qu'un contrat fût formé entre l'appelante et les usagers. J'accepte la proposition de l'appelante et je m'appuie sur les arrêts suivants : The King c. Canada Steamship Lines Ltd., [1927] R.C.S. 68, Pfizer Corporation c. Ministry of Health, [1965] A.C. 512 (Chambre des Lords), A/S Omen c. Ship « Duteous », [1986] 4 F.T.R. 122. L'utilisateur qui désire utiliser la voie maritime n'a rien sur quoi négocier. Il doit remplir les conditions prévues par règlement. D'autre part, l'Administration de la voie maritime ne peut refuser cet usager.

À mon avis la voie maritime du Saint-Laurent n'est pas autre chose qu'une voie publique comme sont les routes, les rues et les ponts. Même si les obligations des usagers sont onéreuses, je ne peux m'imaginer que le prix élevé d'un péage fait que l'utilisateur de la voie publique devient une partie contractante avec l'exploitant de la voie publique lorsque cet exploitant est l'État ou l'un de ses mandataires.

Le recours des usagers est donc fondé sur les principes de common law relatifs à la responsabilité délictuelle.³⁵

Tout d'abord, nous tenons à dire que nous sommes d'accord avec la Cour d'appel pour conclure au caractère maritime du recours exercé par les usagers de la voie maritime contre l'Administration de

³⁵ *Id.*, aux pp. 74-76 du jugement original. Voir *Administration de la voie maritime du Saint-Laurent c. Canron Inc.*, C.A. Montréal, n° 500-09-001851-930, 3 décembre 1996, jj. Beauguard, Mailhot et Fish.

celle-ci. Ce jugement nous apparaît toutefois déplorable pour deux raisons principales. D'une part, en suivant aveuglément et d'une manière laconique les principes élaborés par la Cour suprême du Canada, la Cour d'appel ignore totalement la doctrine qui critique sévèrement ceux-ci, en mettant fortement en doute le raisonnement juridique ayant servi à leur émergence. D'autre part, en écartant le droit civil en matière maritime au profit de la common law, la Cour d'appel se trouve à renoncer à son rôle fondamental de protection du droit civil.

III. Le droit civil comme source du droit maritime canadien

Ces commentaires nous amènent à discuter des règles de droit que nous estimons applicables à titre supplétif en matière maritime. Il convient pour le moment de rappeler brièvement la principale thèse élaborée à ce sujet. On se souvient que la Cour suprême et que la Cour d'appel du Québec estiment que le droit maritime d'Angleterre a été incorporé au droit fédéral. On accorde à l'article 2 de la *Loi sur la Cour fédérale*, qui définit l'expression « droit maritime canadien », le statut de loi fédérale applicable par cette Cour ainsi que par les tribunaux de droit commun, et ce, même dans le cas de règles non écrites. On utilise alors la technique de l'incorporation par référence. Il s'agit tout simplement de se référer aux règles de common law appliquées en Angleterre par la Haute Cour, en 1934.

Nous ne pouvons adhérer à cette prétention. Si le *Statut de Westminster de 1931* a permis au Parlement fédéral « d'abroger ou de modifier toute loi ou tout arrêté, statut ou règlement » et d'édicter de

nouvelles normes incompatibles avec celles prévalant en Angle-

terre³⁶, on doit souligner qu'une convention, signée le jour précédent, obligeait le Canada et les autres Dominions à reproduire dans leur législation les principales règles du droit maritime anglais³⁷. Aussi, nul ne sera surpris d'apprendre que la *Loi concernant les cours d'Amirauté* de 1934³⁸ prévoit que la juridiction de la Cour de l'Échiquier sera exercée de la « même manière et dans la même mesure que par » la Haute Cour d'Angleterre. D'où l'incorporation de la common law par les tribunaux. Toutefois, il faut bien comprendre que le droit maritime canadien n'est plus à la remorque du droit anglais.

Pourquoi a-t-on créé une common law fédérale, applicable par la Cour fédérale et les tribunaux provinciaux, et avoir laissé son contenu lié au sort de la common law d'Angleterre? Les juges ont répondu que cela « permet, sur le plan pratique, de favoriser l'uniformité du droit canadien en matière maritime et d'amirauté »³⁹. Ils ont de plus ajouté « que l'une des vertus de la common law est de n'avoir jamais réellement laissé la logique pure faire obstacle au bon sens et à la nécessité pratique lorsqu'il s'agit d'atteindre un résultat souhaité »⁴⁰. Finalement, ils ont déclaré que « [d]ans les affaires maritimes ou d'amirauté, nous

³⁶ 22 Geo. V, 1931, c. 4 (R.-U.); L.R.C. (1985), App. II, n° 27.

³⁷ Voir Jean PINEAU, « La législation maritime canadienne et le Code civil québécois », (1968) 14 *R.D. McGill* 33.

³⁸ Précitée, note 16.

³⁹ *ITO — Int'l Terminal Operators c. Miida Electronics*, précité, note 7, 782.

⁴⁰ *Id.*, 788.

traitons de commerce international. Il existe de bonnes raisons de promouvoir l'uniformité dans ce domaine, ainsi que le plus haut degré de certitude possible »⁴¹.

Tout d'abord, il convient de discuter des « vertus » de la common law. Faut-il comprendre que le droit civil est trop rigide pour permettre une solution adéquate aux problèmes « pratiques » de droit maritime? On doit rappeler ici que l'*Ordonnance sur la Marine*, de Colbert, datant de 1681, est la principale base sur laquelle les tribunaux anglais ont solutionné les litiges et c'est sur cette même Ordonnance que s'est inspiré le Parlement de Londres pour légiférer en droit maritime⁴². Faut-il aussi soulever le fait que le droit civil québécois a permis de déclarer valide une clause de non-responsabilité au bénéfice d'un auxiliaire de transport maritime avant que la Cour suprême ne se prononce à ce sujet, dans la décision *ITO*, avec l'aide des « vertus » de la common law⁴³?

Il importe maintenant de traiter du concept de la common law fédérale. La Cour suprême a eu l'occasion postérieurement à la décision *ITO* de se pencher sur ce concept dans l'affaire *Roberts c. Canada*⁴⁴. Dans cet arrêt, il s'agissait de se prononcer à nouveau sur la compétence de la Cour fédérale relativement à un litige ayant pour objet de déterminer laquelle de deux bandes indiennes disposait du droit exclusif d'occuper un certain territoire. Pour résoudre ce litige, la Cour

devait déterminer s'il existait un ensemble de règles de droit essentielles à la solution du litige constituant, au sens de la deuxième condition retenue dans l'arrêt *ITO*, le fondement de l'attribution légale de compétence à la Cour fédérale. La réponse fut affirmative. Madame le juge Wilson, *per curiam*, estima que ces règles se trouvent dans un acte de l'exécutif, dans certaines dispositions de la *Loi sur les Indiens* et finalement dans la common law relative au titre aborigène qui sous-tend les obligations fiduciaires qu'a la Couronne envers les deux bandes⁴⁵.

On peut comprendre aisément que, dans la mesure où le Parlement fédéral n'a pas pleinement exercé sa compétence législative en matière de droit des Indiens, on puisse avoir recours à ce que l'on désigne communément comme la common law fédérale et ainsi faire abstraction du droit provincial. Les revendications territoriales des premiers habitants de ce pays doivent être soumises à des règles uniformes. Qu'en est-il du droit maritime? Existe-t-il un besoin d'uniformité en ce domaine?

Certes, il est souhaitable d'en arriver à une certaine uniformité du droit maritime vu le caractère international que revêt cette branche du droit. Cependant, il appert que cet idéal ne se réalisera pas dans un avenir prochain. Par exemple, en matière de transport maritime sous connaissement, on retrouve plusieurs conventions internationales s'appliquant actuellement. Certains pays utilisent les *Règles de La Haye de 1921*, d'autres, la *Convention de Bruxelles de 1924*, d'autres encore, les *Règles de Visby de 1968* et, enfin, quelques-uns

⁴¹ *Id.*

⁴² J. PINEAU, *loc. cit.*, note 36, 28 et 29.

⁴³ Voir *Ceres Stevedoring Co. c. Eisen and Metall A.G.*, [1977] C.A. 56.

⁴⁴ Précitée, note 12.

⁴⁵ *Id.*, 337-340.

appliquent les *Règles de Hambourg de 1978*.

Quant aux règles de droit applicables en l'absence de législation fédérale, nous sommes d'avis que l'on doit alors utiliser le droit provincial pour solutionner le litige, et ce, peu importe que l'instance se déroule devant la Cour fédérale⁴⁶ ou un tribunal de droit commun. D'ailleurs, la Cour suprême du Canada a reconnu, au moins à deux reprises, que la Cour fédérale n'était pas restreinte à l'application du droit fédéral pour résoudre une affaire⁴⁷. Le recours au droit civil québécois, dans le cadre d'un litige provenant du Québec, s'impose lorsqu'on sait qu'il existe deux grandes traditions juridiques au Canada. Au surplus, il faut bien reconnaître que les activités maritimes n'appartiennent pas en propre à la common law. Au contraire, l'histoire démontre que ce sont

surtout les principes développés par les juristes français, qui ont influencé le droit maritime moderne. En outre, il existe plusieurs autres secteurs d'activités fédérales où l'on puise dans le droit provincial. Il suffit de citer les cas relatifs aux effets de commerce, à la faillite et au divorce par exemple.

À partir de ces enseignements, nous pouvons conclure notre exposé au moyen des questions suivantes : pourquoi le phénomène de l'uniformisation du droit sur le plan international doit-il se répercuter obligatoirement au niveau national, surtout lorsqu'on sait qu'en droit maritime le consensus n'est pas pour demain? Pourquoi ce phénomène est-il consacré aux dépens de la tradition civiliste⁴⁸? Pourquoi la Cour d'appel du Québec n'exerce-t-elle pas sa mission de protéger le droit civil? Est-il normal qu'un justiciable ne sache pas si une question qui le concerne relève du droit maritime (donc de la common law) ou du *Code civil du Québec*? Dans ce dernier cas, favorise-t-on le « plus haut degré de certitude possible »⁴⁹ comme le souhaite la Cour suprême en uniformisant le droit maritime canadien?

En attendant que les tribunaux rectifient leurs égarements, je souhaite à tous et à toutes une bonne lecture de la common law...

⁴⁶ Ainsi, malgré le fait que l'on doive appliquer la common law en droit maritime, et ce, d'un océan à l'autre, il appert que certaines décisions de la Cour fédérale utilisent encore le Code civil pour résoudre des litiges. Voir Jean-Maurice BRISSON et André MOREL, « Droit fédéral et droit civil : complémentarité, dissociation », (1996) 75 *R. du B. can.* 297, 302. Ces auteurs citent les décisions suivantes : *Quebec Tugs Ltd.* c. *Keystone Navigation Inc.*, [1990] F.C.J. n° 1157 et *Porto Seguro Companhia de Seguros Gerais* c. *Belcan S.A.*, [1994] F.C.J. n° 1211.

⁴⁷ *Kellogg Co.* c. *Kellogg*, [1941] R.C.S. 242; *McNamara Construction (Western) Ltd.* c. *La Reine*, [1977] 2 R.C.S. 654. De plus, il est possible de soutenir qu'en l'absence de règles édictées par le législateur fédéral, le droit provincial fait partie de la common law fédérale. Voir Peter W. HOGG, *Constitutional Law of Canada*, 2^e éd., Agincourt, Carswell, 1985, p. 144. Enfin, la Cour suprême a reconnu que l'inaction législative du Parlement fédéral impliquait la possibilité que les provinces puissent légiférer dans le champ de compétence inoccupé. Voir *Fulton* c. *Energy Resources Conservation Board*, [1981] 1 R.C.S. 153, 162 et 164.

⁴⁸ Pour une excellente analyse des rapports entre le droit fédéral et le droit civil, voir J.-M. BRISSON et A. MOREL, *loc. cit.*, note 46.

⁴⁹ *ITO — International Terminal Operators Ltd.* c. *Miida Electronics Inc.*, précité, note 7, 788.