



[TRADUCTION FRANÇAISE]

LES ORIGINES CIVILISTES DU DROIT MARITIME CANADIEN

NOTES DE L'HONORABLE JUGE SEAN J. HARRINGTON
COUR FÉDÉRALE DU CANADA

Université de Southampton

Institut de droit maritime - 22 octobre 2008

I. IMPORTANCE

Le droit maritime canadien n'est pas dénué d'intérêt pour les praticiens des autres ressorts, parce qu'il est surtout d'origine jurisprudentielle et s'inspire à la fois des traditions du droit civil et de la common law. En revanche, le développement du droit maritime canadien a grandement influencé l'évolution de la common law au Canada. Vos tribunaux pourraient s'intéresser à ce qui se passe à l'étranger. L'injonction Mareva, par exemple, est fondée sur la saisie avant jugement du droit civil.

II. QU'EST-CE QUE LE DROIT MARITIME CANADIEN

Le droit maritime canadien fait partie de la compétence législative fédérale touchant « la navigation et les bâtiments ou navires ». Il comprend



des lois fédérales, ainsi que le droit maritime anglais, tel qu'il l'était en 1934, modifié de temps à autre par le Parlement fédéral et par les jugements des tribunaux canadiens. Le droit maritime anglais était distinct du droit commun général de l'Angleterre, en ce sens que même s'il incorporait les principes de common law du contrat, du délit, des dommages et des biens personnels, il était d'essence civiliste. Le droit maritime canadien est uniforme partout au Canada, et n'inclut pas le droit provincial, sauf s'il est incidemment pertinent. Puisque le droit des obligations est, règle générale, une question de propriété et de droits civils, un domaine de compétence législative relevant des provinces, les lois provinciales ayant modifié les règles de common law dans des domaines tels que les stipulations contractuelles au bénéfice des tiers et la négligence contributive ne font pas partie du droit maritime canadien. Les décisions des tribunaux, en l'absence de loi applicable, se sont inspirées à la fois des principes civilistes et des principes de common law, puisqu'au moins trois de nos neuf juges à la Cour suprême doivent être civilistes.

III. LES ARRÊTS DE PRINCIPE

a) *ITO - International Terminal Operators Ltd. c. Miida Electronics Inc.*, [1986] 1 R.C.S. 752, (le Buenos Aires Maru). La Cour suprême a statué dans



cet arrêt que le droit maritime canadien, qui comprenait les principes de common law du contrat, du délit et du baillement, était uniforme partout au Canada et n'incluait pas le droit provincial. Elle a confirmé la validité de la clause Himalaya.

b) *Q.N.S. Paper Co c. Chartwell Shipping Ltd.*, [1989] 2 R.C.S. 683. Chartwell a conclu un contrat de services d'acconage « à titre de mandataire seulement » dans la province civiliste du Québec. L'objet du litige était sa responsabilité à titre de mandataire pour un mandat qui n'a pas été nommé ou dont l'identité n'a fait l'objet que d'une divulgation partielle. Même si la Cour a statué que le mandat de la common law s'appliquait, les sept juges ont reconnu que le développement du droit anglais de l'amirauté, duquel le droit maritime canadien découle dans une mesure considérable, tire en grande partie son origine de la tradition civiliste. Trois des sept juges ont explicitement ajouté que la considération des principes de droit civil ne devrait pas être confinée à des situations faisant partie de l'ancien cœur de la compétence de l'Amirauté. Le raisonnement de la juge L'Heureux-Dubé revêt d'ailleurs un intérêt particulier.

IV. RECOURS EN RESPONSABILITÉ DÉLICTUELLE POUR DES DOMMAGES PUREMENT FINANCIERS



a) *Canadian National Railway Co. c. Norsk Pacific Steamship Co.*, [1992] 1 R.C.S. 1021. Dans cette affaire en matière d'amirauté, le navire du défendeur a endommagé un pont dont la compagnie de chemin de fer n'était pas propriétaire, mais sur lequel elle avait un droit de passage prévu par contrat. La Cour a accordé le recouvrement des dépenses engagées pour le réacheminement des trains, en faisant précisément le lien avec la notion de causalité du droit civil. Il y avait cependant une dissidence forte, qui a subséquemment conduit à une approche au cas par cas, plutôt que globale, que ce soit en matière de droit maritime ou de droit commun.

b) *Design Services Ltd. c. Canada*, 2008 CSC 22. Le ministère des Travaux publics semble avoir attribué un contrat à un soumissionnaire non conforme. Les sous-traitants de l'entrepreneur qui auraient dû se voir attribuer le contrat ont intenté une action. Dans cette récente affaire en matière de recours en responsabilité délictuelle pour dommages purement financiers, l'action a été rejetée, parce qu'elle n'appartenait pas à l'une des cinq catégories de réclamations en matière de négligence pour lesquelles le devoir de négligence a été reconnu. La Cour n'était pas prête à créer une nouvelle catégorie.

V. NÉGLIGENCE CONTRIBUTIVE



Bow Valley Husky (Bermuda) Ltd. c. Saint John Shipbuilding Ltd., [1997] 3 R.C.S. 1210. Il a été statué que le demandeur était responsable de négligence contributive. Même si, en common law, la négligence contributive empêche le recouvrement, et que les principes de common law inclus dans le droit maritime canadien restent applicables en l'absence de disposition législative fédérale à l'effet contraire, la défense de négligence de la victime a été abolie. La Cour suprême a apporté un « changement progressif » à la common law. Cet arrêt s'éloignait aussi quelque peu des principes généraux du recouvrement en matière de réclamation pour pertes purement financières dans les cas de délits.

VI. TIERS BÉNÉFICIAIRES

Fraser River Pile & Dredge Ltd. c. Can-Dive Services Ltd. [1999] 3 R.C.S. 108. Il a été jugé qu'un tiers pouvait invoquer les clauses d'une police d'assurance maritime qui lui conférait des prestations. La Cour a dérogé à la doctrine du lien contractuel. Cette dérogation ne semble pas être restreinte au droit maritime, et s'appliquerait aussi en common law. À comparer avec la *Contracts (Rights of Third Parties) Act*, 1999, du Royaume-Uni.

**VII. LA FAILLITE ET LES PRIVILÈGES MARITIMES**

Un privilège maritime, au même titre que son équivalent civil, fait naître un droit de suite et n'est pas touché par les ventes privées du droit en question. Au Canada, un détenteur d'un privilège maritime est considéré comme titulaire d'une créance garantie lors des procédures de faillite (*Holt Cargo Systems c. ABC Containerline N.V. (Syndics de)*, [2001] 3 R.C.S. 907).

VIII. SITES WEB UTILES (ET GRATUITS)

a) <http://scc.lexum.umontreal.ca/fr/index.html>

Ce site contient les jugements de la Cour suprême du Canada, répertoriés par volumes des Recueils de la Cour suprême (R.C.S.) et par « références neutres » (CSC), lesquelles sont employées avant que les Recueils ne soient officiellement publiés.

b) <http://decisions.fca-caf.gc.ca/fr/index.html>

Arrêts de la Cour d'appel fédérale.

c) <http://decisions.fct-cf.gc.ca/fr/index.html>

Ce site contient les décisions de la Cour fédérale, le tribunal compétent en matière d'amirauté au Canada. Cependant, les tribunaux provinciaux possèdent une compétence concurrente.



d) <http://laws.justice.gc.ca/fr/index.html>

Les lois et les règlements fédéraux canadiens se retrouvent sur ce site Web, qui est aussi muni de sous-sections et de liens utiles, y compris un lien portant sur le bijuridisme canadien.

e) <http://www.canlii.org>

Il s'agit du site Web de l'Institut canadien d'information juridique, géré par la Fédération des ordres professionnels de juristes du Canada. Il contient toutes les lois fédérales et provinciales, ainsi que toutes les décisions publiées.

IX. BIBLIOGRAPHIE

a) Arthur J. Stone, « Canada's Admiralty Court in the Twentieth Century » (2002) 47 McGill L.J. 511.

b) Frank Wiswall Jr., *The Development of Admiralty Jurisdiction and Practice Since 1800* (Cambridge: University Press, 1970).