

 National Library of Canada

Cataloguing Branch
Canadian Theses Division

Ottawa, Canada
K1A 0N4

NOTICE

The quality of this microfiche is heavily dependent upon the quality of the original thesis submitted for microfilming. Every effort has been made to ensure the highest quality of reproduction possible.

If pages are missing, contact the university which granted the degree.

Some pages may have indistinct print especially if the original pages were typed with a poor typewriter ribbon or if the university sent us a poor photocopy.

Previously copyrighted materials (journal articles, published tests, etc.) are not filmed.

Reproduction in full or in part of this film is governed by the Canadian Copyright Act, R.S.C. 1970, c. C-30. Please read the authorization forms which accompany this thesis.

**THIS DISSERTATION
HAS BEEN MICROFILMED
EXACTLY AS RECEIVED**

Bibliothèque nationale du Canada

Direction du catalogage
Division des thèses canadiennes

AVIS

La qualité de cette microfiche dépend grandement de la qualité de la thèse soumise au microfilmage. Nous avons tout fait pour assurer une qualité supérieure de reproduction.

S'il manque des pages, veuillez communiquer avec l'université qui a conféré le grade.

La qualité d'impression de certaines pages peut laisser à désirer, surtout si les pages originales ont été dactylographiées à l'aide d'un ruban usé ou si l'université nous a fait parvenir une photocopie de mauvaise qualité.

Les documents qui font déjà l'objet d'un droit d'auteur (articles de revue, examens publiés, etc.) ne sont pas microfilmés.

La reproduction, même partielle, de ce microfilm est soumise à la Loi canadienne sur le droit d'auteur, SRC 1970, c. C-30. Veuillez prendre connaissance des formules d'autorisation qui accompagnent cette thèse.

**LA THÈSE A ÉTÉ
MICROFILMÉE TELLE QUÉ
NOUS L'AVONS REÇUE**

THESE DE DOCTORAT
présentée à la
FACULTE DES ETUDES SUPERIEURES,
UNIVERSITE D'OTTAWA

Sujet: Juridiction d'amirauté canadienne
et compétence de la Cour fédérale
en matière maritime.

Directeur:
Me Léo Ducharme, c.r.

Auteur:
Sergé A. Cantin

Mars 1978

Ottawa

ABBREVIATIONS

A.C.	Law Reports, Appeal Cases
A. & E.	Law Reports, Admiralty and Ecclesiastical
ALL. E.R.	All England Law Reports
C.A.	Rapports de la Cour d'appel du Québec
C. de D.	Cahiers de Droit
C.F.	Rapports de la Cour fédérale
Chitty's L.J.	Chitty's Law Journal
Cook's V.-A.R.	Cook's Vice - Admiralty Reports
C. Pleas	Law Reports, Common Pleas
C.S.	Rapports de la Cour supérieure du Québec
D.L.R.	Dominion Law Reports
E.R.	English Reports (Reprint)
Ex. D.	Law Reports, Exchequer Division
H.L.	Law Reports, House of Lords
J.C.L.	Journal of Comparative Legislation
J.R. n.s.	Juridical Review, new serie
L.C.J.	Lower Canada Jurist
L.J.R. (n.s.)	Law Journal Reports, (new serie)
L.J.R./P.C. Adm.	Law Journal Reports/Privy Council - Admiralty
Lloyd's Rep.	Lloyd's Law Reports
L.M.C.L.Q.	Lloyd's Maritime & Commerce Law Quarterly
L.Q.R.	Law Quarterly Report
Moore's P.C.	Moore's Privy Council Reports
M.P.R.	Maritime Provinces Reports

Nfld. R. Newfoundland Reports
O.L.R. Ontario Law Reports
Ont. Prac. R. Practice Reports - Ontario
O.R. Ontario Reports
Osgoode Hall L.J. Osgoode Hall Law Journal
Ott. L.R. Ottawa Law Review
P.C. Law Reports, Privy Council
P.D. Law Reports, Probate Division
Q.B. Law Reports, Queen's Bench
Q.L.R. Quebec Law Reports
R.C.E. Rapports de la Cour d'échiquier du Canada
R.C.S. Rapports de la Cour Suprême du Canada
R. du B. Revue du Barreau du Québec
R. du B. Can. Revue du Barreau canadien
R.G.D. Revue générale de droit
R.J.O.Q. Rapports judiciaires officiels du Québec
R.L. Revue légale de la Province de Québec
R.S.O. Revised Statutes of Ontario
S.C. Statuts du Canada
S.Q. Statuts du Québec
S.R.C. Statuts révisés du Canada
Stewart's V.-A.R. Stewart's Vice - Admiralty Reports
Stockton's V.-A.R. Stockton's Vice-Admiralty Reports
Stuart's V.-A.R. Stuart's Vice-Admiralty Reports
Stu. K.B. Stuart's King Bench Reports

W.L.R.

Western Law Reporter

W.W.R.

Western Weekly Reports .

Young's V.-A.R.

Young's Vice-Admiralty Reports

PLAN

	Page
Introduction:	
I. Délimitation et importance du sujet.	
1. Délimitation du sujet.	1
2. Importance du sujet.	5
II. Difficulté du sujet et exposé du plan.	
1. Difficulté du sujet.	7
2. Exposé du plan.	9
Première partie: Sources historiques et formelles de la juridiction d'amirauté cana- dienne et système judiciaire cana- dien en matière maritime.	10
Titre 1: Sources historiques de la juridiction d'amirauté canadienne.	10
Chapitre 1: Régime français (1534-1760).	11
Section 1: En France.	11
Paragraphe 1: Des origines jusqu'à 1681.	12
Article 1: Tribunaux compétents en matière maritime.	12
Article 2: Emergence de l'amiral et de l'amirauté française.	19
A. Fonctions administra- tives.	19
B. Fonctions judiciaires.	21
Paragraphe 2: Période 1681-1760.	23
Section 2: En Nouvelle-France.	28
Paragraphe 1: Des origines jusqu'à 1717.	29
Article 1: L'administration publique de la Nouvelle France.	29

	Page
Article 2: Tribunaux compétents en matière maritime.	31
Paragraphe 2: Période 1717-1760.	35
Chapitre 2: Régime anglais (1760-1867).	39
Section 1: En Angleterre.	40
Paragraphe 1: Des origines jusqu'à 1840.	41
Article 1: Pouvoirs judiciaires de l'amiral et de l'amirauté anglaise.	41
1. Juridiction criminelle et de prises de guerre.	41
2. Juridiction civile.	46
Article 2: Tribunaux compétents en matière maritime.	50
Alinéa 1: Haute Cour d'Amirauté.	50
A. Juridiction civile.	50
B. Juridiction criminelle.	58
C. Juridiction de prises de guerre.	61
Alinéa 2: Autres tribunaux.	64
A. Tribunaux de droit commun.	64
B. Agents consulaires.	68
Paragraphe 2: Période 1840-1873.	68
Article 1: Nouveau statut juridique de la Haute Cour d'Amirauté.	69
1. Lois de 1840.	69
2. Loi de 1861.	74
3. Loi de 1864.	

	Page
Article 2: Compétence d'amirauté des cours de comté.	80
Article 3: Haute Cour de Justice.	82
Section 2: Au Canada.	84
Paragraphe 1: Commissions de vice-amiral portant création de Cour de Vice-Amirauté (1764-1863).	84
1. Généralités.	84
2. Juridiction ordinaire.	91
a) Civile.	92
b) Criminelle.	100
c) Prises de guerre.	103
3. Juridiction particulière.	104
Paragraphe 2: Modification du statut juridique des tribunaux de vice-amirautés (1863).	107
Paragraphe 3: Autres tribunaux compétents en matière maritime.	112
Chapitre 3: Régime canadien (1867-1976)	117
Section 1: Juridiction d'amirauté et partage législatif selon l'AABN de 1867.	117
Paragraphe 1: Tribunaux maritimes canadiens et l'Acte relatif à la validité des lois coloniales.	118
Paragraphe 2: Fondement de la compétence virtuelle du Parlement du Canada.	121
Section 2: Système canadien de tribunaux maritimes.	143

	Page
Paragraphe 1: Mise en veilleuse de la compétence fédérale (1867-1931).	143
Article 1: Cours de Vice-amirauté (1867-1891).	143
Article 2: Cour Maritime de l'Ontario (1877-1891).	145
Article 3: Cour Coloniale d'Amirauté (1891-1931)	149
Paragraphe 2: Période 1931-1976	159
Article 1: Statut de Westminster, 1931, et la quasi-autonomie législative en matière maritime.	160
Article 2: Cour de l'Echiquier du Canada en sa juridiction d'amirauté (1936-1971).	165
Article 3: Cour fédérale du Canada.	178
Titre 2: Sources formelles de compétence des tribunaux maritimes canadiens.	186
Chapitre 1: Sources principales et principes généraux.	187
Section 1: Période 1934-1971.	187
Paragraphe 1: Loi sur l'Amirauté.	187
Paragraphe 2: Principes directeurs de la compétence en matière maritime.	193
Article 1: Mode d'attribution de la compétence.	194
Alinéa 1: L'article 18, paragraphe premier.	194
Alinéa 2: L'article 18(2) et l'Annexe A.	199
Alinéa 3: Les paragraphes 3, 4, 5 et 6 de l'article 18.	201

	Page
Article 2: Conséquences juridiques.	204
Alinéa 1: Du double caractère de la compétence de la Haute Cour de Justice en Angle- terre.	204
A. Compétence inhérente.	205
B. Compétence statutaire.	206
Alinéa 2: Confusion de ces mêmes principes au Canada.	207
A. Particularisme des institutions juridi- ques canadiennes.	208
B. Imbroglie des dispo- sitions de la législa- tion canadienne de 1934.	212
Section 2: Réforme de 1971.	216
Paragraphe 1: Changements majeurs opérés par la Loi sur la Cour fédé- rale en matière de juridi- cation maritime.	216
Paragraphe 2: Technique législative attri- butrice de compétence.	219
Article 1: Modification du principe fondamental de la compé- tence de la Cour fédérale en matière maritime.	219
Article 2: Maintien de l'utilisation du processus des sujets énumérés.	232
Article 3: Enonciation législative de principes jurisprudentiels antérieurs.	234
Chapitre 2: Sources secondaires.	236
Section 1: Loi sur la marine marchande du Canada.	236
Section 2: Loi canadienne sur les prises.	240

	Page
Titre 3: Système judiciaire canadien en matière maritime.	243
Chapitre 1: Organisation des tribunaux maritimes depuis 1934.	243
Section 1: Considérations générales.	244
Paragraphe 1: De l'utilité et de la nécessité de telles juridictions.	244
Paragraphe 2: Possibles solutions canadiennes.	246
Section 2: Cour de l'Echiquier du Canada en sa juridiction d'amirauté.	247
Paragraphe 1: Statut propres et autonomes.	248
Paragraphe 2: Organisation territoriale.	249
Paragraphe 3: Structure hiérarchique.	253
Section 3: Cour fédérale du Canada de (1971 -).	255
Paragraphe 1: Organisation territoriale.	255
Paragraphe 2: Structure hiérarchique.	258
1. Juridiction de première instance.	258
2. Juridiction d'appel.	261
Chapitre 2: Caractères distinctifs des juridictions maritimes.	262
Section 1: Le droit sanctionné.	262
Paragraphe 1: En Angleterre.	262
Paragraphe 2: Au Canada.	271
Section 2: La procédure utilisée.	280
Paragraphe 1: Nature de ces règles en général.	281
Paragraphe 2: Leur statut dans le droit d'amirauté canadien.	285

	Page
Chapitre 3: Caractère concurrent ou exclusif de la compétence des tribunaux maritimes.	292
Section 1: Principes juridiques fondamentaux.	292
Paragraphe 1: Concurrence en matière civile.	292
Article 1: Etendue de ce principe.	293
1. Lois d'organisation judiciaire.	293
2. Loi sur la marine marchande du Canada.	302
Article 2: Quelques exceptions.	305
1. Déclaration d'exclusivité.	306
a) Réclamations de gages de marins, d'apprentis et de capitaines.	306
b) Procédures en indemnité de sauvetage.	315
2. Jurisdiction maritime spéciale.	317
Paragraphe 2: Concurrence en matière pénale.	320
Paragraphe 3: Exclusivité en matière d'appel.	322
Paragraphe 4: Exclusivité en matière de prises de guerre.	324
Section 2: Situation paradoxale créée par le caractère concurrent de cette compétence civile d'amirauté.	325
Paragraphe 1: Conflit d'intérêt possible entre deux niveaux juridictionnels.	326

	Page
A. Avantages et difficultés.	326
B. Eléments de solution.	329
Paragraphe 2: Sanction possible d'un droit distinct selon la juridiction concernée.	335
Section 3: Particularisme d'une théorie jurisprudentielle: exclusivité quant à la sanction des privilèges maritimes.	341
Paragraphe 1: Fondement historique.	342
Paragraphe 2: Solution canadienne.	348
Deuxième partie: Objet de la compétence de la Cour fédérale en matière maritime.	359
Généralités:	
1. Préséance des sujets énumérés.	359
2. Importance persistante de la jurisprudence anglaise.	361
3. Exception déclinatoire de compétence maritime de la Cour.	363
Titre 1: Compétence razione materiae.	367
Chapitre 1: Matières contractuelles.	368
Section 1: Demandes relatives au droit de propriété d'un navire.	368
Paragraphe 1: Titre, propriété et possession d'un navire.	368
Paragraphe 2: Les litiges entre copropriétaires.	374
Section 2: Demandes formulées par les créanciers d'un navire.	380
Paragraphe 1: Hypothèques et privilèges, prêts à la grosse sur corps ou sur facultés.	381

	Page
1. Les hypothèques.	381
2. Prêts à la grosse sur corps (bottomry bond) et sur facultés (respondentia).	389
Paragraphe 2: Fournisseurs d'un navire services d'aconage et de gabarage.	394
Paragraphe 3: Débours et avances faits pour un navire.	406
Section 3: Demandes relatives aux services rendus à un navire.	418
Paragraphe 1: Sauvetage.	418
Paragraphe 2: Touage.	429
Paragraphe 3: Pilotage.	436
Paragraphe 4: Construction, réparation et équipement d'un navire.	442
Paragraphe 5: Gages et salaires de l'équipage.	450
1. Gages ou salaires de marins.	452
2. Gages ou salaires du capitaine.	457
Paragraphe 6: Services portuaires, de dock ou de transit.	463
Section 4: Demandes relatives aux services rendus par un navire.	470
Paragraphe 1: Transport de marchandises.	473
Paragraphe 2: Utilisation ou louage d'un navire.	491
Paragraphe 3: Réclamations relatives à la contribution à l'avarie commune.	499

	Page
Section 5: Demandes relatives à un contrat d'assurance maritime.	503
Chapitre 2: Matière délictuelles	505
Section 1: Historique en Angleterre.	506
Paragraphe 1: Compétence inhérente.	506
Paragraphe 2: Compétence statutaire.	512
Section 2: Situation canadienne.	523
Paragraphe 1: Dommages causés par un navire.	524
Paragraphe 2: Dommages subis par un navire.	539
Paragraphe 3: Dommages à des marchandises.	544
Paragraphe 4: Dommages aux personnes.	550
Titre 2: Compétence racione personae et rei.	554
Chapitre 1: Généralités.	554
Section-1: Nature de cette compétence.	554
Section 2: Eléments historiques.	556
1. En Angleterre.	556
2. Au Canada.	557
Chapitre 2: Compétence racione personae.	558
Section 1: principes généraux.	558
Section 2: Considérations additionnelles.	566
Paragraphe 1: Statut juridique des étrangers.	566
Article 1: En Angleterre.	566
Article 2: Au Canada.	569
1. Régime antérieur à 1971.	569
2. Régime de la Cour fédérale.	570

	Page
Chapitre 3: Compétence ratiōne rei.	580
Section 1: Historique en Angleterre.	582
Section 2: Historique au Canada.	599
Section 3: Régime de la Cour fédérale.	602
Paragraphe 1: Principe général de dis- ponibilité de l'action in rem.	602
Paragraphe 2: Règles particulières quant aux conditions d'exercice.	603
Paragraphe 3: Prohibition de l'action in rem.	608
Paragraphe 4: Projet législatif en regard des "navires-soeurs".	612
Titre 3: Compétence ratiōne territoriae.	617
Chapitre 1: Critères territoriaux en regard de la compétence ratiōne materiae.	617
Chapitre 2: Sphère territoriale de compétence.	621
Section 1: En Angleterre.	622
Section 2: Au Canada	627
Conclusion:	638

BIBLIOGRAPHIE

TRAITES, OEUVRES ET VOLUMES CITES:

- AUDETTE, Louis Arthur, The Practice of Exchequer Court of
Canada, Ottawa, Thoburn & Co., 1895.
- BEAUCHAMP, J.J., The Jurisprudence of the Privy Council,
Montreal, A. Périard, 1891.
- BEDARD, Charles, Le régime juridique des Grands-Lacs de
l'Amérique du Nord et du Saint-Laurent, Québec, Les
Presses de l'université Laval, 1966.
- BLACKSTONE, William, Commentaries on the Law of England,
Dublin, John Exshow - Henry Saunders - Boulter - Grierson
and James William, 1711.
- BOYER, Albert, Le droit maritime, Paris, Presses universi-
taires de France, 1967.
- BRISSET, Jean, Cours de droit maritime, Université d'Ottawa
(faculté de droit), Ottawa, 1955.
- BROSSARD, IMMARIGEON, LA FOREST & PATENAUDE, Le territoire
québécois, Montréal, Les presses de l'université de
Montréal, 1970.
- BROSSARD, Jacques, La Cour suprême et la constitution: le
forum constitutionnel au Canada, Montréal, Presses de
l'université de Montréal, 1968.
- BROSSARD, PATRY & WEISER, Les pouvoirs extérieurs du Québec,
Montréal, Les presses de l'université de Montréal, 1967.
- BROWNE, Arthur, A Compendious View of the Civil Law and the
Law of Admiralty, Dublin, J. Butterworth & John Cooke,
1802.
- BRUN, Henri, La formation des institutions parlementaires
québécoises (1791-1838), Québec, Les presses de l'uni-
versité Laval, 1970.
- BRUNET, FREGAULT & TRUDEL, Histoire du Canada par les textes,
Montréal, Fides, 1952.
- BURCHELL, Charles J., Admiralty Law in Canada, Montréal,
1932.
- BURIN DESROZIERS, Henri, La distinction du droit civil et
du droit commercial et le droit anglais, Paris, Librairie
générale de droit et de jurisprudence, 1959.

CARBONNIER, Jean, Droit civil, Paris, Presses universitaires de France, 1955.

CHAPAIS, Thomas, Cours d'histoire du Canada, Québec, J.-P. Garneau, 1919.

CLEMENT, W.H.P., The Law of the Canadian Constitution, Toronto, Carswell Co., 1916.

COLOMBOS, C. John, The International Law of the Sea, London and Harloe, Longmans, 1967.

CROSS & HALL, The English Legal System, London, Butterworths, 1964.

DELANDE, J., Le Conseil Souverain de la Nouvelle-France, Québec, Imprimeur du Roi, 1907.

DESJARDINS, Arthur, Introduction historique à l'étude du droit commercial maritime, Paris, A. Durand & Dedone Lauriel, 1890.

Documents relatifs à l'histoire constitutionnelle du Canada, 1759-1791, Ottawa, Imprimeur du roi, 1919.

DUSSAULT, René, Le contrôle judiciaire de l'administration au Québec, Québec, Les presses de l'université Laval, 1969.

Edits, Ordonnances Royaux, Déclarations et Arrêts du Conseil d'Etat du Roi concernant le Canada, Québec, Imprimeur du Roi, 1854.

FIRTH, C.H. & RAIT, R.S., Acts and Ordinances of the Inter-regnum (1642-1660), London, Wyman & Sons Ltd., 1911.

GILES, Jacob, The Law Dictionary, New York, I. Riley (N.Y.) & P. Byrne (Philadelphia), 1811.

GOURDAULT, Jules, Colbert, ministre de Louis XIV, Tours, Alfred Mame & fils, 1877.

GROULX, Lionel, Histoire du Canada français, Montréal, Fides, 1960.

HOLDSWORTH, William, A History of English Law, London, Methuen & Co. Ltd. - Sweet & Maxwell, 1956.

HOWELL, Alfred, Admiralty Law, Canada, Toronto, The Carswell Co. Ltd., 1893.

Insurance and Liability Systems in International Multi-modal Transportation, Ottawa, Research Branch - Canadian Transport Commission, 1976 (ESAB 76-14).

- JACKETT, W.R., La Cour fédérale du Canada: manuel de pratique, Ottawa, Information Canada, 1971.
- JAMES, Philip S., Introduction to English Law, London, Butterworths, 1916.
- JOWITT, Earl, The Dictionary of English Law, London, Sweet & Maxwell Ltd., 1959.
- KEITH, Arthur Berriedale, Speeches and Documents on the British Dominions, Oxford, Oxford University Press, 1966.
- de KERCHOVE, René, International Maritime Dictionary, Princeton (N.J. - U.S.A.), 1956.
- KIRALFY, A.K.R., The English Legal System, London, Sweet & Maxwell, 1967.
- LAREAU, Edmond, Histoire du droit canadien, Montréal, A. Périard, 1888.
- LASKIN, Bora, Canadian Constitutional Law, Toronto, Carswell Co. Ltd., 1969.
- LEFROY, A.H.F., (1) A Short Treatise on Canadian Constitutional Law, Toronto, Carswell Co. Ltd., 1918. (2) The Law of Legislative Power in Canada, Toronto, The Toronto Law Book & Publishers Co. Ltd., 1897-98.
- LEMIEUX, Radolphe, Les origines du droit franco-canadien, Montréal, C. Théoret, 1901.
- LEPOINTE, Gabriel, (1) Histoire des institutions et des faits sociaux, Paris, Montchrestien, 1963. (2) Petit vocabulaire d'histoire du droit français, Paris, Dumat Montchrestien, 1948.
- MARSDEN, Reginald G., Select Pleas in the Court of Admiralty, London, Selden Society, 1894.
- MASERES, A Collection of Several Commissions and Other Public Instruments, S.R. Publishers Ltd., & Johnson Reprint Corp. U.S.A., 1966.
- MAYERS, Edward C., Admiralty Law and Practice in Canada, Toronto, Carswell Co. Ltd., 1916.
- MCGUFFIE, Kenneth C., FUGEMAN, P.A., & GRAY, P.V., Admiralty Practice, London, Stevens & Sons Ltd., 1964.
- MENAIR, MOCATTA & MUSTILL, Scrutton on Charterparties and Bills of Lading, London, Sweet & Maxwell, 1964.

- OLLIVIER, Maurice, (1) Actes de l'Amérique du Nord Britannique et Statuts connexes, Ottawa, Imprimeur de la Reine, 1967. (2) Le Canada, pays souverain?, Montréal, Albert Levesque, 1935. (3) Problems of Canadian Sovereignty, Toronto, Canada Law Book Co. Ltd., 1945.
- PEPIN, Gilles, Les tribunaux administratifs et la Constitution, Montréal, Les presses de l'université de Montréal, 1969.
- PERRAULT, Antonio, Traité de droit commercial, Montréal, Albert Levesque, 1936.
- POTTER, Harold, Historical Introduction to English Law and Its Institutions, London, Sweet & Maxwell Ltd., 1962.
- POULIOT, Camille J., Glanures historiques et légales autour de l'Ordonnance de la Marine de 1681, Québec, Dussault & Proulx Enr., 1925.
- POURCELET, Michel, Le transport maritime sous connaissement -- Droit canadien, américain et anglais, Montréal, Les presses de l'université de Montréal, 1972.
- PRICE, Griffith, The Law of Maritime Liens, London, Sweet & Maxwell, 1940.
- Rapport de la Commission royale d'enquête sur le pilotage, Ottawa, Imprimeur de la Reine, 1968.
- REGNAULT, Henri, Manuel d'histoire de droit français, Paris, Sirey, 1947.
- Report of the Conference on the Operation of Dominion Legislation and Merchant Shipping Legislation, London, Imperial Conferences, 1929.
- RIPERT, Georges, Cours de droit maritime, Paris, Rousseau et Cie, 1950.
- ROY, Pierre-Georges, Les juges de la Province de Québec, Québec Imprimeur du roi, 1933.
- SCOTT, Seaman M., Chapter in the History of the Law of Quebec; 1764-1775, Michigan, These de doctorat mimeographiée, 1933.
- SMITH, S.A., Judicial Review of Administrative Action, London, Stevens & Sons Ltd.
- SMITH, T. Eustace, A Summary of the Law and Practice in Admiralty, London, Stevens & Haynes, 1892.
- SOLUS, Henri et PERROT, Roger, Droit judiciaire privé, Paris, Sirey, 1961.

- TEMPERLEY, R., The Merchant Shipping Acts, London, Stevens & Sons Ltd., 1963.
- TETLEY, W., Marine Cargo Claims, Toronto, The Carswell Co. Ltd., 1965.
- TIMBAL, P.C., Histoire des institutions et des faits sociaux, Paris, Dolloz, 1961.
- TREMBLAY, André, Les compétences législatives au Canada et les pouvoirs provinciaux en matière de propriété et droits civils, Ottawa, Les éditions de l'université d'Ottawa, 1967.
- TRUDEL, Marcel, (1) Histoire de la Nouvelle-France, Montréal, Fides, 1968. (2) Initiation à la Nouvelle-France, Montréal, Holt, Rinehart et Winston Limitée, 1966.
- VALIN, René-Josué, Nouveau Commentaire sur l'ordonnance de la marine du mois d'avril 1681, La Rochelle, Jérôme Legier & Pierre Mesnier, 1760.
- VARIOUS EUROPEAN AUTHORS, A General Survey of Events, Sources, Persons and Movements in Continental Legal History, New York, Rothman Reprint Inc. & Augustus M. Kelley, 1968.
- WADE, H.W.R., Administrative Law, Oxford, Clarendon Press, 1967.
- WISWALL Jr., Frank L., The Development of Admiralty Jurisdiction and Practice since 1800, Cambridge University Press, 1970.

ARTICLES CITES:

- CANTIN, Serge A., La Commission canadienne des transports et son rôle en matière maritime. Revue annuelle 1975-76 de l'Association des propriétaires de navires du Saint-Laurent Inc., p. 19.
- CARRIER, D., et VERGE, P., Loi concernant la Cour fédérale du Canada, 1971-72 Cahiers de droit, 207.
- CHAUVIN, Roland G., La Cour fédérale: juridiction et procédure - Amirauté. Cours de formation permanente no 22, Barreau du Québec 1977, p. 71.
- ESCUDERO, José Antonio, L'historiographie générale du droit anglais, 1967-68, Cahiers de droit, 117.
- FERA, Norman M., The Federal Court of Canada: A Critical Look at its Jurisdiction, 1973 - 6 Ottawa Law Review 99.

GRIFFIN, MONTGOMERY & SMITH, Letter to the Editor, 1928 - 44
Law Quarterly Review 422.

JONES, P.F.M., Jurisdiction of Admiralty Court, allocution prononcée le 12 août 1968 lors du congrès annuel du Barreau canadien.

KEITH, Berriedale, Notes on Imperial Constitutional Law 1927
- 9 Journal of Comparative Legislation 241 et 11 Journal
of Comparative Legislation 250.

L'HEUREUX, Jacques, L'organisation judiciaire au Québec de
1764 à 1774, 1970 - 2 Revue générale de Droit, 266.

LOWRY, P.P., Maritime Pollution: Canada's Approach, 1975
- 1 Lloyd's Maritime & Commerce Law Quarterly 10.

McRAE, D.M., The Ship Philippine Admiral, 1976 - 54 Revue du
Barreau Canadien 747.

MEAGHER, Arthur J., The Revision of the Admiralty Act, document
daté du 15 août 1955 et présenté devant The Canadian Bar
Association, Maritime Law Section, p. 6.

MOLOT, Henry L., Suitability, Taxability and Sovereign Immunity
in Canada: A Brief Glance, 1974 Chitty's Law Journal 314.

MORIN, William, Jurisdiction maritime de nos tribunaux, 1943
Revue du Barreau 3.

PAPACHRISTIDIS, Phrisxos B., Le Canada, pays "sans conscience
maritime" Montréal, Quotidien Le Devoir, 27 et 28 février
1968.

PEPIN, Gilles, Le contrôle judiciaire de l'Administration et
et la Loi concernant la Cour fédérale du Canada, 1971 -
31 Revue du Barreau 256.

PERRAULT, Antonio, L'indépendance du Canada, 1950 - 50 Action
Nationale 427.

PERRAULT, Jacques, L'avenir des lois françaises au Canada, 1943
31 Action nationale 124.

PIGEON, Louis Philippe, Rédaction et interprétation des lois:
un point de vue canadien, texte photocopié; IXième colloque
international de droit comparé, Université d'Ottawa, Sept. 1971.

PINEAU, Jean, La législation maritime canadienne et le Code
Civil Québécois, 1968 McGill Law Journal 26.

POURCELET, Michel, Transport maritime intraprovincial 1970 -
3 Revue du Barreau 111.

RYAN, Edward F., Admiralty Jurisdiction and the Maritime Lien: An Historical Perspective, 1968 - 7 Western Ontario Law Review 176.

SCOTT, F.R., (1) Admiralty Jurisdiction and Colonial Courts 1928 - 6 Revue du Barreau canadien 779. (2) Professor Berriedale Keith on Admiralty Jurisdiction, 1930 - 8 Revue du Barreau canadien 26.

SCOTT, Stephen Allan, Canadian Federal Courts and the Constitutional Limits of their Jurisdiction, allocution prononcée devant la sous-section québécoise de la section de droit maritime de l'Association du Barreau canadien au cours de l'automne 1976.

STONE, A.J., Let the Boat Buyer Beware, 1974 Osgoode Hall Law Journal 643.

SWINFEN, D.B., The Genesis of the Colonial Laws Validity Act 1967 Juridical Review n.s. 29.

LOIS CANADIENNES

Acte de Jurisdiction Maritime: 1877 S.C. c. 21.

Acte de l'Amirauté: 1891 S.C. c. 29.

Loi des Conventions maritimes, 1914: 1914 S.C. c. 13.

Loi sur les mesures de guerre: 1927 S.R.C. c. 206.

Loi modifiant la Loi d'amirauté: 1932 S.C. c.4.

Loi sur l'Amirauté: 1970 S.R.C. c. A-1.

Loi d'interprétation: 1970 S.R.C. c. I-23.

Loi canadienne sur les prises: 1970 S.R.C. c. P-24.

Loi sur la marine marchande du Canada: 1970 S.R.C. c. S-9.

Loi sur la mer territoriale et les zones de pêches: 1970 S.R.C. c. T-7.

Loi sur les Transports: 1970 S.R.C. c. T-14.

Loi sur le ministère des Transports: 1970 S.R.C. c. T-15.

Loi sur la Cour fédérale: 1970-71 72 S.C. c.1.

Loi sur le pilotage: 1970-71-72 s.c. c. 52.

Bill. C-41: Loi sur le Code maritime (Première lecture: 9 mars 1977).

LOIS ANGLAISES

That the Goods of Merchants and Others be not Forfeited for the Default of their Servants/Speedy Justice Shall Be Done to Merchants/Merchants Strangers Shall Have Present Remedy for Grievances Done to Them According to the Law Merchant; (1353)
27 Edward III, Statute 2, c. XIX et XX.

Jurisdiction of the Admiral and his Deputy; (1389-90) 13
Richard II, Statute 1, c. V.

Jurisdiction of the Admiral; (1391) 15 Richard II, c. 3.

A Remedy for him who is wrongfully pursued in the Court of Admiralty; (1400) 2 Henry IV, c. XI.

An Acte for Punysshement of Pyrotes and Robbers of the Sea; (1536) 28 Henry VIII, c. 15.

An Act for the Abridgment of Apoeales in Suites Cyvill and Maryne Causes; (1566) 8 Elizabeth, c. 5.

An Act for the Encourageing and Increasing of Shipping and Navigation; (1660) 12 Charles II, c. XVIII.

An Act for Preventing Frauds and Regulating Abuses in the Plantation Trade; (1695-96) 7-8 William III, c. 22.

Importation Act; (1721) 8 George I, c. 12.

Revenue Act; (1764) 4 George III, c. 15.

Stamp Act; (1765) 5 George III, c. 12.

Townshend Act; (1767) 7 George III, c. 46.

An Act for the Better Regulation of His Majesty's Prize Courts in the West Indies and America and for Giving a More Speedy and Effectual Execution to the Decrees of the Lords Commissioners of Appeal; (1801) 41 George III, c. 96.

An Act for the More Speedy Trial of Offences Committed in Distant Ports upon the Sea; (1806) 46 George III, c. 54.

An Act for Regulating the Offices of Registrars of Admiralty and Prize Courts; (1810) 50 George III, c. 118.

An Act to Render Valid the Judicial Acts of Surrogates of Vice-Admiralty Courts Abroad During Vacancies in Office of Judges of Such Courts; (1816) 56 George III, c. 82.

The Cinque Ports Act; (1821) 1-2 George IV, c. 76.

An Act to Amend and Consolidate the Laws Relating to the Abolition of the Slave Trade; (1824) 5 George IV, c. 113.

An Act to Enable Commissioners for Trying Offences Upon the Sea and Justices of the Peace to Take Examinations Touching Such Offences and to Commit to Safe Custody Persons Charged Therewith; (1826) 7 George IV, c. 38.

An Act to Regulate the Practice and the Fees in the Vice-Admiralty Courts Abroad, and to Obviate Doubts as to Their Jurisdiction; (1832) 2 William IV, c. 51.

An Act for the Better Administration of Justice in His Majesty's Privy Council; (1833) 3-4 William IV, c. 41.

Central Criminal Court Act; (1834) 4-5 William IV, c. 36.

An Act to Improve the Practice and Extend the Jurisdiction of the High Court of Admiralty of England; (1840) 3-4 Victoria, c. 65.

An Act to Make Provision for the Judge Registrar, and Marshall of the High Court of Admiralty of England; (1840) 3-4 Victoria, c. 66.

An Act for the more Speedy Trial of Offences Committed on the High Seas; (1844) 7-8 Victoria, c. 2.

Merchant Seaman Act; (1844) 7-8 Victoria, c. 112.

An Act to Provide for the Prosecution and Trial in Her Majesty's Colonies of Offences Committed Within the Jurisdiction of the Admiralty; (1849) 12-13 Victoria, c. 96.

The Merchants Act, 1854; 17-18 Victoria, c. 104.

An Act to Extend the Jurisdiction and Improve the Practice of the High Court of Admiralty; (1861) 24 Victoria, c. 10.

The Vice-Admiralty Courts Act, 1863; 26 Victoria, c. 24.

The Naval Prize Act; (1864) 27-28 Victoria, c. 25.

The Colonial Laws Validity Act; (1865) 28-29 Victoria, c. 63.

The Vice-Admiralty Courts Act Amendment Act; (1867) 30-31 Victoria, c. 45.

The British North America Act; (1867) 30-31 Victoria, c. 3.

The County Courts Admiralty Jurisdiction Act; (1868) 31-32 Victoria, c. 71.

The County Courts Admiralty Jurisdiction Amendment Act; (1869) 32-33 Victoria, c. 51.

The Supreme Court of Judicature Act, 1873; 36-37 Victoria, c. 66.

The Territorial Waters Jurisdiction Act; (1878) 41-42 Victoria, c. 73.

The Colonial Courts of Admiralty Act; (1890) 53-54 Victoria, c. 27.

The Seal Fishery (Behring Sea) Act, 1891; 54-55 Victoria, c. 19.

The Seal Fishery (North Pacific) Act, 1893; 56-57 Victoria, c. 23.

The Behring Sea Award Act, 1894; 57 Victoria, c. 2.

The Merchant Shipping (Stevedores and Trimmers) Act; (1911) 1-2 George V, c. 41.

The Maritime Convention Act; (1911) 1-2 George V, c. 57.

Supreme Court of Judicature (Consolidation) Act, 1925; 15-16 George V, c. 49.

Statute of Westminster, 1931; 22 George V, c. 4.

The Administration of Justice Act; (1956) 4-5 Elizabeth II, c. 46.

INTRODUCTION:

I. DELIMITATION ET IMPORTANCE DU SUJET:

1. Délimitation du sujet.

De toutes les sphères de la science juridique, celle du droit maritime demeure certes cette inconnue qui, tout à la fois, suscite la curiosité du juriste et s'affiche parfois rébarbative. La raison primordiale d'un tel sentiment tient notamment au caractère particulier de nombreux de ses principes juridiques qui retrouvent leurs sources, non point dans les institutions législatives traditionnelles, mais dans ces organismes du continent européen que constituaient les tribunaux d'amirauté; cet énoncé se vérifie plus particulièrement dans les cas de la France et de l'Angleterre. Fait significatif, le Canada puise successivement ses origines juridiques dans les institutions de ces deux pays, ce qui ne manqua pas d'influencer son droit maritime. On retrouve encore aujourd'hui parmi les institutions judiciaires canadiennes un descendant de ces cours d'amirauté. Aussi, en vue de parvenir à une meilleure compréhension de ce droit maritime canadien (1),

1. Le législateur fit pour la première fois usage de l'expression "droit maritime canadien" à l'article 2 de la Loi sur la Cour fédérale, 1970-71-72 S.C. c. 1.

apparaît-il nécessaire de procéder à l'étude de ces tribunaux qui ont contribué à sa formulation et qu'un juriste canadien a décrit si justement comme:

A tribunal exercising jurisdiction over maritime causes, and administering the maritime law, under rules and principles peculiar to itself and distinct from those followed by courts either of common law or equity. (2)

La finale de cette citation suggère déjà au lecteur le caractère britannique d'une telle institution de droit public qui, comme bien d'autres, devait s'implanter en sol canadien par suite de la conquête de 1760 (3). Mais comment décrire le sens précis du vocable "amirauté" et justifier son utilisation dans le vocabulaire juridique canadien? Nous croyons avoir déjà répondu à la seconde question, mais quant à la première, l'approche étymologique nous assistera. Les opinions sont divergentes et les auteurs citent de nombreuses et différentes sources étymologiques au terme "amiral" et à son dérivatif "amirauté", ainsi qu'en fait foi cette citation:

-
2. BURCHELL, Charles J., Admiralty Law in Canada, p. 2; brochure publiée, semble-t-il, à la suite de conférences du professeur Burchell à l'université McGill de Montréal vers 1932, et dont il est fait mention dans The Rival, 1937 - 3 D.L.R. 148.
 3. Au sujet de l'introduction du droit public anglais au Canada, voir: (1) BRUN, Henri, La formation des institutions parlementaires québécoises (1791-1838), Québec, Les presses de l'université Laval, 1970, p. 3; (2) DUSSAULT, René, Le contrôle judiciaire de l'administration au Québec, Québec, Les presses de l'université Laval, 1969, p. 22; (3) TREMBLAY, André, Les compétences législatives au Canada et les pouvoirs provinciaux en matière de propriété et droits civils, Ottawa, Les éditions de l'université d'Ottawa, 1967, p. 23.

Many languages have been searched for the derivation of the celebrated word admiral, or ammiral; some derive it from the greek *ἀμύρατος* saltus, because his jurisdiction extends over the salt seas; Others from the saxon aen mere eal. that is over all the sea; and others again, whose Godolphin approves, partly from the greek, partly from the arabick: amir or emir, in arabic, signifying praefectus; and ἄλιος, in the greek language marinus, both which amount to admiralius, or rather ammiralius. (4)

Que ces dernières soient d'origine saxonne, grecque ou arabe, ou même mixte, on semble néanmoins reconnaître les vocables arabes "amir al bahr", qui signifient chef ou commandant de la mer; par acopole de la dernière syllabe, on retrouverait les vocables français "amiral" et anglais "admiral" (5). Le moins qu'on puisse dire c'est qu'il s'agit d'une étymologie incertaine (6). Malgré ces nébuleuses explications, ce qu'il importe de retenir c'est que amiral désigne ce haut personnage public qui, secondé par un corps administratif dénommé amirauté, jouait le rôle de ministre de la marine et dont les attributions judiciaires furent, à divers moments de l'histoire, exercées par un tribunal spécial appelé "cour d'amirauté". La France et l'Angleterre ayant toutes deux vécu la présence de ce personnage,

-
4. BROWNE, Arthur, A Compendious View of the Civil Law and the Law of Admiralty, Dublin, J. Butterworth and John Cooke, 1802, t. 2, pp. 21-22.
 5. Dictionnaire etymologique français, Paris, Lebrun et Toisoul, 1925; Grand dictionnaire universel du XIXième siècle, Paris, 1866, t. 1. Aussi COLOMBOS, C. John, The International Law of the Sea, 6e éd., London and Harlow, Longmans, 1967, p. 17.
 6. VALIN, René-Josué, Nouveau Commentaire sur l'ordonnance de la marine du mois d'avril 1681, t. 1, La Rochelle, Jérôme Legier et Pierre Mesnier, 1760, p. 29.

de ce ministère public de même que de ces tribunaux, il n'est point surprenant d'avoir retrouvé jusqu'à tout récemment encore de telles appellations dans le vocabulaire juridique canadien moderne, notamment en regard d'une certaine cour (7) alors que le corps administratif lui-même jouissait d'une dénomination autre, soit celle de Ministère de la marine ou des transports (8). Toutefois depuis 1970, avec l'adoption de la Loi sur la Cour fédérale (9), le législateur canadien laissa soupçonner un sentiment nationaliste en s'abstenant fréquemment d'utiliser de tels qualificatifs (10). Aussi semble-t-il préférer depuis lors substituer le qualificatif plus générique de maritime à celui d'amirauté (11), quoique pour désigner ce niveau juridictionnel particulier nous préférons l'expression "juridiction d'amirauté" vu son contenu historique (11a). Dans le cadre du droit maritime qu'on considère comme un droit mixte, tant privé que public (12), et composé de quatre branches principales (13), nous entendons par droit d'amirauté cette partie

7. Loi sur l'Amirauté, 1970 S.R.C., c. A-1.
8. Loi sur le ministère des Transports, 1970 S.R.C. c. T-15.
9. 1970-71-72 S.C. c. 1.
10. Notamment aux articles 2(b), 22, 42 et 43.
11. Bien qu'en vertu de la Loi d'interprétation (1970 S.R.C. c. I-23, art. 13) les notes marginales ne fassent point partie du texte législatif, on note quand même l'utilisation de l'expression "juridiction maritime" en marge de l'article 22(2) de la Loi sur la Cour fédérale alors que l'article 18(1) de la Loi sur l'amirauté utilisait l'expression "juridiction d'amirauté".
- 11a. CHAUVIN, Roland G., La Cour fédérale: juridiction et procédure -- Amirauté, Cours de formation permanente no. 22, Barreau du Québec 1977, p. 71.
12. RIPERT, Georges, Cours de droit maritime, t. 1, 4e éd., Paris, Rousseau et Cie, 1950, pp. 1 et 2.
13. Id., p. 27 et ss. Voici les quatre composantes que reconnaît l'auteur: 1) droit international public maritime, 2) droit administratif maritime, 3) droit commercial maritime, 4) droit international privé maritime.

du droit maritime public qui traite de la constitution, de l'organisation, du statut et des pouvoirs des tribunaux dont l'essence des activités s'étend aux affaires maritimes; c'est à l'étude de ces tribunaux maritimes (14) canadiens que nous consacrerons le présent travail.

2. Importance du sujet:

Le rôle exceptionnel du droit maritime dans les institutions juridiques canadiennes se constate tant dans les faits que dans le droit.

Tout d'abord il faut reconnaître que l'activité maritime a largement, sinon exclusivement, contribué à la découverte du Canada et au développement de ses activités commerciales internationales (15), constituant jusqu'à tout récemment encore le seul moyen de communication avec la plupart des autres pays. Bien plus le situs géographique de notre pays dont les rives côtières sont baignées par trois océans et qui possède l'une des plus profondes voies navigables intérieures (16), le prédestinait déjà semble-t-il à une voca-

-
14. L'expression "tribunal maritime" est employée dans le sens générique de cour civile maritime, laquelle il ne faudrait pas confondre avec cette "cour ou tribunal maritime" extraordinaire dont le législateur autorise la création pour un objet et une période précise en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada (1970 S.R.C. ch. S-9, art. 570). Cette dernière catégorie n'entre point dans les cadres de notre étude.
15. GROULX, Lionel, Histoire du Canada français, t.1, 4e éd., Montréal, Fides, 1960, pp. 330-331.
16. BEDARD, Charles, Le régime juridique des Grands Lacs de l'Amérique du Nord et du Saint-Laurent, Québec, Les presses de l'université Laval, 1966.

tion particulière dans le domaine des communications par eaux et de l'exploitation du milieu maritime sous toutes ses formes.

Par ailleurs l'abondante législation canadienne en matière de droit maritime en général, et du droit d'amirauté en particulier, et ce depuis ses origines, dévoile le constant intérêt du législateur pour cette activité économique; c'est ainsi que dès le 12 janvier 1717 la France adoptait un règlement créant un siège d'amirauté en Nouvelle-France (17) et lui attribuait un vaste domaine de l'administration de la justice. Cet intérêt déborde un cadre simplement historique puisque en 1970 le législateur canadien procédait à une véritable réforme de son système de tribunaux maritimes (18), ce qui constitue évidemment un fait significatif dans l'élaboration du droit d'amirauté canadien; par ailleurs des informations dignes de foi laissent également savoir que le gouvernement canadien est à procéder à une révision complète de l'ensemble de ses lois maritimes (19).

-
17. Edits, Ordonnances Royaux, Déclarations et Arrêts du Conseil d'Etat du Roi concernant le Canada, t. 1, Québec, Imprimeur du Roi, 1854, p. 358: "Réglement concernant les sièges d'Amirauté que le Roi veut être établis dans tous les ports des Iles et Colonies Françaises, en quelque partie du monde qu'elles soient situées."
 18. Supra n.9.
 19. " ... for a general review of the whole maritime law of Canada ... " dit le ministre fédéral de la justice, John Turner, devant le Comité permanent de la justice et des questions juridiques de la Chambre des Communes du Canada; cf. Procès-verbaux et témoignages, en mai 1970, no. 26, p. 7, et no. 31, p. 56.

Serait-ce que le Canada se découvre maintenant une nouvelle conscience maritime à la suite des critiques acerbes qu'on a bien voulu lui adresser? (20)

Quoiqu'il en soit, il demeure qu'historiquement les tribunaux d'amirauté furent les sculpteurs des principes modernes de droit maritime; aussi apparaît-il d'une grande importance, pour parfaire notre connaissance de ce secteur du droit, de procéder à l'étude de ces organismes judiciaires qui ont eu, et qui ont encore pour principale tâche de les faire respecter.

II. DIFFICULTE DU SUJET ET EXPOSE DU PLAN:

1. Difficulté du sujet:

Toute passionnante que puisse être l'étude du droit d'amirauté canadien, elle recèle néanmoins de nombreuses difficultés dont notamment les trois suivantes.

Tout d'abord, il n'y a que peu d'auteurs canadiens qui se soient attardés à ce sujet et à vrai dire, seul un auteur anglophone y a consacré un ouvrage complet en 1916 (21); fait significatif, au cours des trente-cinq années d'application de la Loi sur l'Amirauté de 1934 (22), personne n'y a

-
20. PAPACHRISTIDIS, Phrisxos B., Le Canada, pays "sans conscience maritime", Le Devoir, Montréal, les 27 et 28 février 1968. Voir aussi l'opinion émise par le capitaine Paul Turcot, directeur de l'institut maritime du Québec, dans La Presse, Montréal, 8 septembre 1971 et sous le titre "Pénurie d'officiers de marine au Canada".
21. MAYERS, Edward C., Admiralty Law and Practice in Canada, Toronto, Carswell Co. Ltd., 1916.
22. Supra n. 7.

consacré un travail exhaustif ou d'envergure. En conséquence, il n'existe que peu de sources doctrinales canadiennes susceptibles de faciliter l'approche de ce sujet, et dès lors force nous est d'avoir recours à des auteurs étrangers et de faire oeuvre d'innovateur quant à la dimension canadienne.

Ensuite il faut reconnaître que les sources du droit d'amirauté canadien sont d'inspiration britannique et qu'elles font corps avec tout le domaine de la common law anglaise (23). Aussi le juriste de formation de droit civil doit-il avant tout se familiariser avec les principes de ce système juridique pour en comprendre le véritable champ d'application, ce qui exige de sa part un surcroît d'effort intellectuel; d'ailleurs un universitaire québécois a déjà souligné cette attitude souvent indifférente du législateur fédéral à l'égard de la réalité canadienne (24).

23. Pour s'en rendre compte, il ne s'agit que de lire les alinéas premier et second de l'article 18 de la Loi sur l'Amirauté pour constater l'introduction d'un texte législatif étranger à l'Annexe "A"; d'ailleurs la définition statutaire de l'expression "droit maritime canadien", telle que formulée à l'article 2 de la Loi sur la Cour fédérale, ne fait que perpétuer cette situation, mais d'une façon plus subtile ainsi qu'il en sera fait état plus tard dans notre étude.
24. Voici la critique du professeur Gilles Pépin, telle qu'il l'a formulée dans la préface du volume de IMMARIGEON, Henriette, La responsabilité extra-contractuelle de la Couronne au Canada, Montréal, Wilson et Lafleur, 1965, p. VI: "Le législateur fédéral ne semble pourtant guère se préoccuper de transporter dans l'ordre juridique un principe fondamental qui est en quelque sorte le corollaire de la théorie des deux nations; les lois fédérales, à plus forte raison lorsqu'elles ont un rapport très étroit avec le droit privé, doivent être rédigées de façon à pouvoir être comprises et appliquées non seulement par les juristes de common law mais, aussi par ceux de droit civil."

Enfin, au cours du présent travail qui s'était surtout fixé pour objectif l'étude de la Loi sur l'Amirauté de 1934, véritable charte des tribunaux maritimes canadiens, le Parlement, par l'adoption de la Loi sur la Cour fédérale, procéda à une réforme de l'organisation judiciaire alors existante. L'auteur dut donc considérablement modifier son schéma de travail et s'aventurer dans la périlleuse tâche d'interpréter la nouvelle législation sans l'aide de nombreuses décisions jurisprudentielles, ni de récents travaux juridiques. Le lecteur est donc prié de tenir compte de cette dernière remarque dans les nombreux cas où il sera question de cette pièce législative, en sollicitant par ailleurs sa compréhension pour toute divergence d'opinion ou erreur à laquelle pourrait donner lieu le présent travail. D'ailleurs il est intéressant de noter à ce sujet les propos d'un aussi imminent juriste que le juge en chef de la Cour fédérale du Canada, G. Jaccett, qui affirmait ce qui suit:

Much has been said about the history of the High Court of Admiralty and its jurisdiction. Most of it is controversial and there is little that can be said that is not debatable. (25)

25. MacMillan Bloedel Ltd. v. Canadian Stevedoring Co. Ltd.
1969 - 2 R.C.E. 375 à la p. 380.

Signalons enfin que l'oeuvre magistrale du Dr. F.L. Wiswall Jr. intitulée "The Development of Admiralty Jurisdiction and Practice since 1800" (26) et qui constitue en partie une retrospective des institutions britanniques sous ce chapitre, n'est venu que tardivement à la connaissance de l'auteur; eut-elle été découverte plus tôt, le travail de recherche en aurait été d'autant facilité.

2. Exposé du plan:

De tous les sujets susceptibles d'être abordés en droit d'amirauté, nous avons tenté de les regrouper autour de deux thèmes principaux correspondant aux deux parties suivantes:

première partie: Sources historiques et formelles de la juridiction d'amirauté, et système judiciaire canadien en matière maritime.

seconde partie: Compétence de la Cour fédérale en matière maritime.

Chacune d'elles se subdivisera, selon le cas, en divers titres, chapitres, sections et paragraphes de façon à faciliter la compréhension du sujet par étape, mais en tentant néanmoins d'en protéger l'harmonie. Nous nous sommes refusés, par souci de clarté, de procéder à la manière empirique habituelle de la majorité des auteurs en la matière, et avons retenu une structure plus rigide, ou moins souple, selon l'optique du lecteur.

26. WISWALL Jr., F.L., The Development of Admiralty Jurisdiction and Practice since 1800, Cambridge University Press, 1970.

Signalons enfin que l'oeuvre magistrale du Dr. F.L. Wiswall Jr. intitulée "The Development of Admiralty Jurisdiction and Practice since 1800" (26) et qui constitue en partie une retrospective des institutions britanniques sous ce chapitre, n'est venu que tardivement à la connaissance de l'auteur; eut-elle été découverte plus tôt, le travail de recherche en aurait été d'autant facilité.

2. Exposé du plan:

De tous les sujets susceptibles d'être abordés en droit d'amirauté, nous avons tenté de les regrouper autour de deux thèmes principaux correspondant aux deux parties suivantes:

première partie: Sources historiques et formelles de la juridiction d'amirauté, et système judiciaire canadien en matière maritime.

seconde partie: Compétence de la Cour fédérale en matière maritime.

Chacune d'elles se subdivisera, selon le cas, en divers titres, chapitres, sections et paragraphes de façon à faciliter la compréhension du sujet par étape, mais en tentant néanmoins d'en protéger l'harmonie. Nous nous sommes refusés, par souci de clarté, de procéder à la manière empirique habituelle de la majorité des auteurs en la matière, et avons retenu une structure plus rigide, ou moins souple, selon l'optique du lecteur.

26. WISWALL Jr., F.L., The Development of Admiralty Jurisdiction and Practice since 1800, Cambridge University Press, 1970.

Première partie: Sources historiques et formelles de la juridiction d'amirauté canadienne, et système judiciaire canadien en matière maritime.

Cette première partie, consacrée à l'étude de la juridiction d'amirauté canadienne proprement dite, comprendra trois titres. Le premier traitera des sources historiques de cette juridiction et consistera à en élaborer l'arbre généalogique, tandis que le second disposera des sources formelles de la compétence des tribunaux maritimes canadiens depuis 1934, soit l'étude des pièces législatives attributrices de compétence. Finalement cette première partie se terminera par une analyse du système judiciaire canadien en matière maritime au cours de cette même période; ainsi sera-t-il permis de saisir le statut précis de ces organismes judiciaires et de comprendre leur mode de fonctionnement parmi toutes les hiérarchies judiciaires au Canada.

Titre premier: Sources historiques de la juridiction d'amirauté canadienne.

Comme nous l'avons souligné au cours de l'introduction, la juridiction d'amirauté canadienne connut trois régimes

distincts correspondant aux trois stages de la personnalité juridique canadienne, soit les périodes française, anglaise et proprement canadienne. Nous les étudierons individuellement suivant cet ordre chronologique.

Chapitre premier: Régime français (1534-1760)

Pour posséder une juste idée de la nature des institutions qui ont prévalu dans la colonie française d'Amérique du Nord depuis sa prise de possession au nom du roi de France en 1534 jusqu'à sa conquête par l'Angleterre en 1760, il nous apparaît à propos de nous attarder succinctement à celles que s'était donnée la métropole au cours de la même période.

Section première: En France

Jusqu'à 1760, le système français d'organisation des tribunaux ayant compétence en matière maritime se fractionne en deux périodes principales avec l'année 1681 comme point de démarcation, date de la proclamation de l'Ordonnance de la marine.

Paragraphe Premier: Des origines jusqu'à 1681

Malgré les difficultés évidentes à déterminer le contenu historique précis de cette période, il s'avère néanmoins possible d'en extraire certains traits caractéristiques. Deux points principaux se dégagent de la période comprise entre l'apparition du "monde féodal", originant au 10^{ième} siècle avec la dynastie de Hughes Capet (27), et la première partie de l'ère monarchique, soit vers la fin du XVIII^{ième} siècle (28): d'abord le principe général à l'effet que les tribunaux de droit commun, et occasionnellement certaines cours d'exception pouvaient acquérir compétence pour juger des affaires maritimes, et ensuite la revendication de plus en plus ferme de la part des amiraux français et du ministère de la marine d'une juridiction maritime distincte dans la hiérarchie judiciaire.

Article premier: Tribunaux compétents en matière maritime.

Le trait caractéristique de cette époque consiste en l'absence d'une unité de juridiction pour les affaires maritimes;

27. REGNAULT, Henri, Manuel d'histoire de droit français, 5e éd., Paris, Sirey, 1947, p. 69.

28. Id., p. 165.

aussi plusieurs tribunaux pouvaient à l'occasion et dans le cours normal de leurs activités, entendre de tels litiges. Toutefois dans les pays avoisinants de la France, on retrouvait des tribunaux spécialisés dans les matières commerciales maritimes. Quant aux tribunaux français, ils connaissaient de ces affaires soit en vertu d'une compétence d'attribution (compétence *ratione materiae*), soit en vertu d'une compétence territoriale (compétence *ratione territoriae*); conformément à la classification traditionnelle et selon les cas, il pouvait s'agir d'une juridiction de droit commun ou d'une juridiction d'exception (29).

Sous le régime féodal, l'organisation judiciaire de droit commun, tant en matière civile que criminelle, consistait pour l'administration centrale de la "Curia regis" (i.e. cour royale) (30) et pour l'administration locale des prévôts (31), baillis et sénéchaux (32); en l'absence d'une juridiction particulière à laquelle aurait été accordée la connaissance des affaires maritimes, ces divers tribunaux pouvaient en cas d'existence d'un point de rattachement et vu leur compétence générale

-
29. Pour notions générales de compétence et de juridiction, voir 1) CARBONNIER, Jean, Droit Civil, t. 1, Paris, Presses universitaires de France, 1955, pp. 62-63 et 2) SOLUS, Henri, et PERROT, Roger, Droit judiciaire privé, t. 1, Paris, Sirey, 1961, pp. 16, 17, 482 et ss.
 30. REGNAULT, op. cit., p. 156; et TIMBAL, P.C., Histoire des institutions et des faits sociaux 2^e éd., Paris, Dalloz, 1961, p. 243.
 31. On les dénommait aussi châtelains, vicomtes, baylis et viguiers; cf. REGNAULT, op. cit., p. 160.
 32. TIMBAL, op. cit., p. 249; et REGNAULT, op. cit., pp. 160-161.

d'attribution, se prononcer sur de tels litiges. Quant aux juridictions d'exception, les principales étant les justices féodales, foncières ou seigneuriales (33), elles pouvaient à l'occasion se prononcer sur certains sujets de droit maritime originant dans leurs limites territoriales (34); c'est ainsi que des seigneurs dont le domaine côtoyait des eaux navigables tentèrent parfois de s'approprier une telle compétence, plus spécifiquement dans les cas de naufrages alors que les biens naufragés allaient s'échouer sur leurs rives (35).

Sous le régime monarchique, on assiste à un abaissement des justices issues du système féodal (36), et à un affermissement des juridictions royales de droit commun dans leur organisation locale i.e. tribunaux de prévôté, de baillage et de sénéchaussé (37). Par contre on notait l'établissement de certains autres tribunaux d'exception dont les juridictions consulaires, précurseurs des futurs tribunaux de commerce français (38) qui finalement allaient hériter dans les temps modernes de cette compétence dans les affaires maritimes (39). Donc au

33. TIMBAL, op. cit., p. 175.

34. REGNAULT, op. cit., pp. 119-120.

35. Une ordonnance de l'empereur Charles Quint en 1532 faisait formellement mention de tels cas et c'est ainsi que par la suite on interdisait aux seigneurs de s'attribuer la propriété des navires ou des marchandises naufragées à la côte, privant les contrevenants de leurs droits et juridiction; cf. DESJARDINS, Arthur, Introduction historique à l'étude du droit commercial maritime, Paris, A. Durand et Dedone Lauriel, 1890, p. 116.

36. REGNAULT, op. cit., p. 216; et TIMBAL, op. cit., p. 390.

37. REGNAULT, op. cit., pp. 220-221; et TIMBAL, op. cit., p. 396.

38. REGNAULT, op. cit., p. 230; et TIMBAL, op. cit., p. 401.

39. RIPERT, op. cit., t. 1, p. 785.

Le sujet des recours fondés sur le droit maritime, l'organisation judiciaire demeurait globalement inchangée quoique se discernait déjà un mouvement de revendication pour l'établissement d'une juridiction exclusivement maritime; malgré tout, les tribunaux ordinaires continuèrent à exercer cette compétence comme en fait foi une ordonnance du 25 mai 1537 qui indiquait par exemple au bailli la procédure à suivre en matière maritime (40).

La difficulté avec les recours à ces tribunaux terrestres résidait en ce que ces derniers ne connaissaient point les us et coutumes de la mer (41) et qu'ils n'utilisaient pas une procédure spéciale ou particulière pour ces litiges, allongeant ainsi les procès et rendant peu profitable pour ces commerçants l'exploitation maritime (42). En conséquence et selon toute vraisemblance, on préférait éviter les recours à ces organismes judiciaires et envisager d'autres solutions, comme celles d'avoir recours à des juridictions maritimes étrangères ou à de simples arbitres choisis par les parties en conflit (43).

40. DESJARDINS, *op. cit.*, p. 110.

41. Au sujet de la non-spécialité des juges des tribunaux terrestres en matière maritime, un auteur souligne ce qui suit: "Cela présente certains inconvénients, car les magistrats qui les composent n'ont pas toujours une connaissance approfondie du particularisme du droit maritime et, plus ou moins consciemment, ont tendance à recourir pour juger ces affaires aux notions qui leur sont mieux connues, celles du droit terrestre." Cf. BOYER, Albert, *Le droit maritime*, Paris, Presses universitaires de France, 1967, p. 11.

42. RIPERT, *op. cit.*, t. 1, à la page 64 nous entretient de la rapidité que nécessite cette activité économique.

43. Malgré tout, les tribunaux terrestres français durent inévitablement développer dans ce genre d'action civile des procédures particulières comme celle du cautionnement afin de garantir la comparution des commerçants maritimes, ou la teneur d'un éventuel jugement; cf. DESJARDINS, *op. cit.*, p. 75. Cela n'aurait pas été suffisant toutefois pour en faire de véritables juridictions maritimes.

Parallèlement à tous ces tribunaux terrestres français, il existait à un niveau régional et dans divers pays voisins des juridictions maritimes auxquelles les commerçants préféraient soumettre leurs litiges afin de pallier aux inconvénients des recours aux tribunaux ordinaires. Près de la France, on reconnaissait l'existence des "... Consuls de la mer de Valence, dont l'organisation nous est retracée par les quarante-cinq premiers chapitres du manuscrit du Consulat de la mer, ainsi que les Anciens, juges établis par la Hanse teutonique qui avaient juridiction sur les affiliés hanséatiques" (44). Dans le premier cas il s'agissait d'un tribunal maritime siégeant en Espagne et l'ensemble des règles juridiques qui y étaient suivies, sous le nom de Consulat de la mer, sont "... une collection des usages et coutumes observés en Méditerranée complétée par certains arrêts jurisprudentiels" (45) et non un acte d'autorité publique (46); le tout aurait été inspiré par les décisions prises par le tribunal maritime de Barcelone dont les origines remontraient aux XIIème siècle (47). Quant aux Anciens, siégeant aux environs du nord de l'actuelle Allemagne, ils tenaient leur autorité de la Hanse teutonique et confinaient généralement leurs activités à la ligue hanséatique formée vers le XIVème siècle, donc sur la Côte de la Baltique et de la Mer

44. RIPERT, op. cit., t. 1, p. 785.

45. BOYER, op. cit., p. 7; et A General Survey of Events, Sources, Persons, and Movements in Continental Legal History, by various European Authors, t. 1, New York, Rothman Reprints Inc. and Augustus M. Kelley, 1968. pp. 242, 243 et 244.

46. DESJARDINS, op. cit., p. 60.

47. RIPERT, op. cit., t. 1, p. 83.

du Nord (48); les us et coutumes maritimes qui y furent suivis trouvèrent leur expression dans les Récès de la Hanse, grandement inspirés des Rôles d'Oleron qui "... ont eu sur les côtes de l'Océan une aussi grande influence que le Consulat dans la Méditerranée" (49). Ces derniers auraient eu une importance marquante puisque "On les trouve reproduits en flamand dans les jugements de Damne et les lois de Westcapelle; on les trouve aux XIV^{ème} et XV^{ème} siècles dans les lois de Wisby, qui s'appliquent à la Flandre, à la Suède, à l'Allemagne et au Danemark, ..." (50).

Comme le fait remarquer Ripert dans son traité, il s'agit là de recueils dont la portée d'application était respectée dans une région donnée; par la suite plusieurs pays adoptèrent des législations locales, ou statuts, pour en incorporer la teneur soit partiellement, soit totalement (51). On s'entend habituellement pour remarquer que tous ces recueils d'us et coutumes commerciales tels qu'appliquées par les diverses juridictions maritimes s'inspirent pour une large part du droit romain qui lui en aurait pigé les sources dans des "... usages grecs et des règles suivies par le tribunal maritime de l'Ile.

48. Encyclopédie universelle illustrée, Montréal, Les éditions Maisonneuves, 1968, p. 1644 et ss. On peut relever également une déclaration royale française du 10 août 1489 en faveur des marchands de la Hanse pour cas de prises, ce qui confirmerait l'intérêt de la France à l'égard de cette juridiction étrangère; cf. DESJARDINS, op. cit., p. 96.

49. RIPERT, op. cit., t. 1, p. 83.

50. Id., p. 84; DESJARDINS, op. cit., p. 30 et ss.

51. A General Survey ..., op. cit., t. 1, p. 244.

de Rhôdes, usages qui nous sont par ailleurs à peu près inconnus" (52). D'ailleurs quant à cette première source i.e. romaine, elle aurait même eu une influence considérable devant la Haute Cour d'Amirauté en Angleterre, autre juridiction maritime insulaire (53).

Ces juridictions maritimes commerciales n'auraient pas été les seules à évoluer près des frontières françaises, car mention est aussi faite de l'existence d'autres tribunaux de ce genre, notamment en Espagne, à Barcelone au début du XVIème siècle (54), à Burgos à la fin de ce même siècle (55) ainsi qu'à Séville quelques années plus tard (56).

Comme nous pouvons donc le constater, il n'existait pas à proprement parler à cette époque sur le territoire français un système de juridiction maritime mais plutôt une organisation de tribunaux tant de droit commun que d'exception qui pouvaient entendre des litiges fondés sur le droit maritime, mais sans en détenir la spécialité; par contre on retrouvait de telles juridictions sur des territoires étrangers voisins de la France. S'il faut en croire les auteurs, ces derniers

52. RIPERT, op. cit., t. 1, p. 82. DESJARDINS, op. cit., à la page 10 ajoute ce qui suit: "Les lois de Rhôdes survécurent à la puissance maritime de Rhôdes. Les Romains, alliés des Rhodiens, en goûtèrent la sagesse et l'utilité pratique, et se les approprièrent."

53. ESCUDERO, José Antonio, L'historiographie générale du droit anglais, (1967-68) C. de D. 117, à la page 135; et DESJARDINS, op. cit., p. 118.

54. DESJARDINS, op. cit., p. 90.

55. Id., p. 93

56. Id., p. 104.

organismes judiciaires jouissaient d'une grande popularité auprès des commerçants de la mer, résidants ou étrangers, à tel point qu'on envisagea l'établissement de structures similaires en France; il ne faudrait cependant pas affirmer qu'il y avait une absence totale de juridiction maritime jusqu'en 1681 puisque graduellement ici et là naissaient de tels tribunaux d'exceptions devant les revendications des amiraux français, mais sans un plan d'ensemble défini, ce que nous étudierons immédiatement.

Article 2: Émergence de l'amiral et de l'amirauté française.

A. Fonctions administratives:

Les origines lointaines de l'amiral français ne sont point connues avec certitude, mais il appert cependant que l'organisation maritime de l'état français se fit tardive, puisque "Pendant longtemps le roi de France n'eût pas de marine, son domaine n'allant pas jusqu'à la mer, ..." (57). Un auteur retrace son existence aux environs du XIII^{ème} siècle sous le règne de Philippe Lebel (58), tandis qu'un autre fait allusion à un personnage exerçant une activité similaire à celle d'un amiral, mais sans en posséder le titre vers le XIV^{ème} siècle sous le règne de Charles V (59). Malgré tous ces dires, nous

57. TIMBAL, op. cit., p. 373.

58. Ibid.

59. LEPOINTE, Gabriel, Histoire des institutions et des faits sociaux, Paris, Montchrestien, 1963, p. 651; LEMIEUX, Radolphe, Les origines du droit franco-canadien, Montréal, C. Théoret, 1901, p. 172; VALIN, op. cit., t. 1, p. 32, retrace leur origine vers cette même époque, soit plus précisément en 1327.

devons toutefois préciser qu'aux origines il n'existait pas un amiral français, mais plusieurs amiraux "... dividing their jurisdiction according to the coasts of their several provinces respectively" (60); quant au juriste Desjardins, célèbre historien du droit maritime (61), il abonde dans le même sens (62). Ces derniers, au nombre de quatre à la fin du XVIème siècle (63), pouvaient se prévaloir d'une ordonnance du 6 novembre 1411 "... établissant et organisant les titres, prérogatives, fonctions et droits de la charge d'amiral ..." (64).

Au tout début l'activité de l'amiral, ou des amiraux, grands officiers de la couronne, se résumait d'une façon générale à voir à l'organisation et à la direction de la flotte royale en vue des expéditions navales (65); des vice-amiraux les assistaient dans l'exercice de leurs fonctions (66). Graduellement se serait organisé autour de ces hauts fonctionnaires publics, par une délégation d'autorité (67), "... sous le nom d'amirauté le corps à la fois administratif et judiciaire chargé

60. BROWNE, op. cit., t. 2, pp. 23-24.

61. RIPERT, op. cit., t. 2, à la page 81 en fait d'ailleurs l'éloge.

62. DESJARDINS, op. cit., p. 85. Un autre auteur tient aussi des propos semblables; cf. LEPOINTE, Gabriel, Petit vocabulaire d'histoire du droit français, Paris, Domat Montchrestien, 1948, p. 18.

63. LEPOINTE, Histoire ... op. cit., p. 637.

64. DESJARDINS, op. cit., p. 95

65. Supra n. 63.

66. TIMEL, op. cit., p. 373.

67. Cette nomination des officiers de l'amirauté, s'il faut croire une transaction du 30 août 1377 entre l'amiral Jean de Vienne et le Comte d'Eu, se faisait en vertu d'une simple délégation d'autorité: "... de manière que c'était sa juridiction proprement dite que ces officiers exerçaient" ... "; cf. DESJARDINS, op. cit., p. 73.

de faire exécuter les ordonnances de l'Amiral et de veiller au respect de ses droits" (68); en 1517, puis ensuite en 1543, des ordonnances furent émises pour leur organisation (69).

B. Fonctions judiciaires:

Leurs pouvoirs judiciaires, les amiraux les ont acquis graduellement et individuellement en se les faisant accorder lors de l'attribution de leur charge par le roi (70), mais ils n'auraient été exercé par des juges d'amirauté, dûment nommés, qu'en 1554 (71). Cette autorité couvrait généralement tant les matières civiles et criminelles que celles de prises de guerre, mais la détermination de leur compétence semblait reposer tant sur une compétence d'attribution (e.g. "... des causes et matières de la mer ...") que sur une compétence territoriale (e.g. "... des cas commis en icelle, ...") (72); d'ailleurs, affirme un auteur, "Leur compétence est alors très large et s'étend au contentieux de la navigation et du commerce maritime, à la police maritime, c'est-à-dire aux procès des gens de mer et

68. La Grande Encyclopédie, t. 2, Paris, Société Anonyme de la Grande Encyclopédie, 1886-1902, p. 761.

69. RIPERT, op. cit., t. 1, p. 87.

70. DESJARDINS, op. cit., aux pages 95 et 96 fait mention des lettres de Charles VIII du 12 juillet 1490 qui confirment la juridiction civile et criminelle de l'Amiral, ainsi qu'en matière de prises de guerre pour les régions de Bordeaux, Bayonne et La Rochelle. De même une ordonnance de 1480 avait maintenu le droit exclusif de "décider, cognafstre et déterminer des causes et matières de la mer et des cas commis en icelle, soit par fait de guerres, marchandises, pescheries ou autrement", et ce suite à une violation de ces attributs par des baillis et prévôts.

71. STOCKTON's V.A.R., Introduction, p. LIX: "As late as 1554 there were no Admiralty judges in France except the Admiral's lieutenants and other officers appointed by him."

72. Supra n. 70.

des étrangers au civil et au criminel" (73). On reconnaissait donc dans ces organismes une juridiction commerciale subordonnée (74), mais dont le domaine administratif couvrait à la fois des sujets aussi divers que "... la police des ports, des rades et des côtes, le commandement des milices, garde-côtes, la délivrance des congés de mer et des autorisations de commandement pour les capitaines de la marine de commerce, le règlement des prises, des bris et des naufrages, l'armement des navires de guerre ou de commerce frétés au nom de l'Amiral, la perception des redevances maritimes" (75). D'ailleurs le Règlement de 1666 constituerait jusqu'à un certain point un résumé officieux de toutes ces activités de l'amirauté (76). Quant à la charge d'amiral, un édit de janvier 1627 la supprima, mais fut rétablie en 1669 (77) "... avec un caractère purement honorifique mais des avantages nombreux" (78). Comme nous pouvons en conclure des deux dernières observations, une scission se serait opérée entre le haut personnage lui-même qu'était l'amiral et l'organisme administratif qu'était devenu l'amirauté; le roi et son conseil désiraient ainsi reprendre sous leur contrôle l'administration publique et l'organisation judiciaire en matière maritime.

La structuration graduelle d'une juridiction d'amirauté faisait suite à une longue évolution dont le résultat

73. Supra n. 63.

74. Supra n. 68.

75. Ibid.

76. RIPERT, op. cit., t. 1, p. 43.

77. DESJARDINS, op. cit., p. 133.

78. LEPOINTE, Petit vocabulaire ... op. cit., p. 18.

était de fait le retrait des tribunaux de droit commun du domaine maritime civil et criminel (79): donc vers le début XVIIIème siècle, la France disposait de juridictions maritimes au même titre que la plupart de ses voisins situés sur les côtes de l'océan ou de la Méditerranée. Par contre on ne pouvait pas parler jusqu'à cette date d'unité de juridiction en matière maritime, puisque une telle structure judiciaire n'existait pas encore au niveau national; au contraire, malgré les efforts du législateur français pour implanter un système uniforme à la grandeur de son territoire côtier, ces juridictions d'exceptions demeuraient composées d'éléments hétérogènes et disparates, et seule une réforme en profondeur comme celle de 1681 pouvait y apporter un remède. Néanmoins nous pouvons facilement imaginer l'empressement des mariniers et commerçants de la mer à recourir aux services des amirautés françaises pour profiter de leur pratique judiciaire expéditive et de leurs connaissances techniques de l'activité maritime.

Paragraphe second: Période 1681-1760

En août 1681, sous le règne de Louis XIV et grâce à l'oeuvre immense accomplie par Colbert (80), la France adopte l'Ordonnance de la Marine et se donne ainsi un code maritime

79. Déjà en 1398 une ordonnance avait accordé une telle exclusivité de compétence dans des cas particuliers, i.e. " ... à l'exclusion des maîtres de ports et de tous autres juges de transport par mer des marchandises de contrebande, leur enjoignant en outre de punir les contrevenants par peines afflictives." Cf. DESJARDINS, op. cit., pp. 72-73.

80. BOYER, op. cit., p. 8; et RIPERT, op. cit., t. 1, p. 87.

nouveau; celle-ci est le fruit d'une commission qui oeuvra durant dix années et concernait tant la marine militaire que la marine de commerce (81). Pour en faire foi, nous n'avons qu'à consulter ses cinq titres (82): 1. Des officiers de l'Amirauté et de leur juridiction; 2. Des gens et des bâtiments de mer; 3. Des contrats maritimes; 4. De la police des ports, rades et rivages de la mer; 5. De la pêche. S'il faut en croire les auteurs aussi bien français qu'étrangers, il s'agirait là d'un chef d'oeuvre de rédaction et de construction juridique (83) qui a rapidement atteint un caractère international (84) et qui constitue une première codification du droit maritime de l'époque (85). Voici d'ailleurs une appréciation de cette oeuvre:

It is probably the first complete Code of maritime and commercial law that was ever attempted to be framed, and when we consider the originality and extent of the design, and the ability with which it is executed, we shall not hesitate to admit that it deserves to be ranked among the noblest works that legislative genius and learning have yet accomplished.(86)

-
81. GOURDAULT, Jules, Colbert, ministre de Louis XIV, 4e éd., Tours, Alfred Mame et Fils, 1877, p. 143.
 82. BOYER, op. cit., pp. 8-9.
 83. Id., aussi STOCKTON, op. cit., Introduction, p. LIX. Quant à DESJARDINS, op. cit., il s'exprime ainsi à la page 131: "Nous ne démentirons pas Valin, affirmant que l'Ordonnance d'août 1681 est 'la plus belle de toutes celles de Louis XIV'."
 84. A General Survey ... op. cit., t. 1, p. 265.
 85. RIPERT, op. cit., t. 1, p. 86.
 86. Propos du juge Duer, rapportés par STOCKTON, op. cit., Introduction, à la page LXI.

L'un des buts principaux de cette Ordonnance était de consolider l'organisation judiciaire alors existante et de régir les sièges d'amirauté par des règles uniformes afin de pallier aux difficultés posées par leur ancien mode de fonctionnement, mais en y conservant toutefois les immenses avantages (87); aussi a-t-on procédé à une réorganisation hiérarchique et territoriale de ces tribunaux en maintenant le principe que les amirautés rendraient justice au nom du grand amiral de France (88). De même l'on clarifia la nature, l'étendue et le caractère de leur compétence tant en matière civile et criminelle qu'en matière de prises de guerre.

Pour les fins de notre étude, nous nous attarderons au titre deuxième du livre premier qui s'intitule "De la compétence des juges de l'Amirauté", et qui comprends 15 articles (89). En plus de prévoir la nomination de juges de l'Amirauté (90), la teneur générale de toutes ces dispositions était avant tout de leur attribuer une compétence déterminée par l'énuméra-

-
87. LEMIEUX, op. cit., p. 218: "En établissant les juridictions commerciales, Colbert avait en vue de débarrasser le commerce de la longueur des procès, du poids accablant des frais judiciaires et d'assurer parmi les commerçants la bonne foi contre la fraude."
88. Id., p. 133.
89. Ces dispositions de l'Ordonnance de 1681 sont reproduites notamment dans les deux oeuvres suivantes: 1) VALIN, op. cit., p. 105 et ss. et 2) STOCKTON, op. cit., Introduction, p. LIX et ss.
90. Nous remarquons qu'aucune disposition spécifique de l'Ordonnance ne prévoyait le mode de nomination des juges de l'amirauté, mais ainsi que le suggère VALIN, op. cit., t. 1, p. 105, leur existence serait intrinsèquement reliée à celle de l'amiral d'où originaient tous leurs attributs.

tion de divers sujets couvrant à peu près tous les domaines de l'activité maritime, y compris la pêche en mer. Il appert que cette façon de procéder par une compétence spécifique d'attribution eut pour avantage primordial d'éviter dans une large mesure les difficultés auxquelles donnèrent lieu l'attribution d'une simple compétence territoriale, comme ce fut le cas en droit d'amirauté anglais (91); de même, contrairement à l'attitude de son homologue anglo-saxon, le législateur français préféra l'idée d'une compétence exclusive pour ces juges de l'Amirauté, ainsi qu'il suit:

Les juges de l'Amirauté connaîtront privativement à tous autres ..." (92)

Bien plus, un autre article venait surenchérir en ces termes:

Faisons défenses à tous prévôts, châtelains, viguiers, baillis, sénéchaux, présidiaux et autres juges ordinaires, juges consuls, et des soumissions aux gens tenant les requêtes de notre hôtel et du palais, et à notre grand conseil, de prendre aucune connaissance des cas ci-dessus, circonstances et dépendances; ...". (93)

Conséquemment pour la première fois en France, cette ordonnance, établissait une unité de juridiction pour les affaires maritimes; néanmoins ces juges de l'Amirauté dans l'exercice de leurs fonctions constituaient une juridiction d'exception, c'est-à-dire non souveraine (94).

91. Nous faisons en ce moment allusion à la loi anglaise de 1389, i.e. 13 Richard II, Statute I, Chapter 5, et dont il sera amplement fait mention plus tard dans le présent travail.

92. Livre premier, titre deuxième, article I.

93. Livre premier, titre deuxième, article XV.

94. LEPOINTE, Petit vocabulaire ... op. cit., p. 18.

Cette compétence d'attribution (compétence ratione materiae) couvrait donc des sujets aussi divers que l'appareillage des navires (article 1); tous contrats concernant le commerce de la mer (article 2); les cas de prises et de sauvetage (article 3); l'administration portuaire ou côtière (article 4); questions relatives à la pêche en mer (article 5); dommages causés lors de l'exploitation de bâtiments de mer (article 6); dommages subis par les aides à la navigation (article 7); cas de décès dans l'exercice d'une activité maritime (article 8); litiges consécutifs à l'exercice de fonctions publiques concernant la navigation (article 9); crimes et délits commis en mer (article 10) ainsi que la construction et la réparation des navires (article 11) (95).

Quant à l'organisation territoriale, elle consistait en plusieurs sièges particuliers d'amirauté dans les ports les plus achalandés (96) et les juges qui y étaient nommés exerçaient une compétence de première instance; quant aux "sièges d'amirauté aux tables de marbre" (97), ils constituaient une juridiction hiérarchiquement supérieure avec compétence de première instance pour les lieux où il n'existait pas un siège d'amirauté, et d'appel dans les autres cas, sauf s'il y avait possibilité de peine afflictive (98).

95. GOURDAULT, op. cit., pp. 143-144.

96. TIMBAL, op. cit., p. 373.

97. LEPOINTE, Petit vocabulaire ... op. cit., pp. 18 et 334.

98. Livre premier, titre deuxième, article XIII.

Cette organisation judiciaire des sièges d'amirauté en France persista jusqu'en 1791, date à laquelle elle fut finalement abolie par "... les décrets des 4-15 mars 1791 et 9-12 avril 1791" (99); les attributions et la compétence des juges de l'Amirauté furent transmises aux tribunaux de commerce par une loi des 14-24 août 1790 (100).

Section deuxième: En Nouvelle-France.

La France, afin de rivaliser avec ses voisins européens dans la recherche de débouchés commerciaux et dans l'acquisition de territoires nouveaux, décide donc de se lancer dans l'aventure de l'exploration (101). Parmi toutes ces entreprises, il y a celle d'un "pilote jusque-là obscur" qui reçut "l'appui de l'évêque Le Veneur, de l'amiral de France et de François Ier" pour cette audacieuse tâche (102); finalement c'est en 1534 que Jacques Cartier prit possession des terres nouvelles de l'Amérique du Nord au nom du roi de France (103). Inévitablement devaient s'y implanter les structures et institutions juridiques françaises, mais d'une façon graduelle vu les difficultés d'établissement de postes coloniaux permanents. Concernant les organismes judiciaires susceptibles de disposer des affaires maritimes, deux périodes principales ressortent avec 1717 comme date de transition.

99. RIPERT, op. cit., t. 1, p. 785.

100. Ibid.

101. GOURDAULT, op. cit., p. 120 et ss.

102. TRUDEL, Marcel, Histoire de la Nouvelle-France, t. 1, Montréal, Fides, 1968, pp. 68-69.

103. TRUDEL, Marcel, Initiation à la Nouvelle-France, Montréal, Holt, Rinehart et Winston Limitée, 1966, p. 17.

Paragraphe premier: Des origines jusqu'à 1717.

Jusqu'en 1717, il n'y avait effectivement pas de siège d'amirauté dans les colonies françaises d'outre-mer puisque l'Ordonnance de la marine de 1681 ne s'adressait qu'à la métropole; d'ailleurs on n'y soufflait aucun mot au sujet des institutions devant prévaloir au delà des frontières françaises européennes. Nonobstant leur inexistence, une étude succincte de l'administration publique en Nouvelle-France permettra d'identifier les entités auxquelles les litiges maritimes pouvaient être soumis.

Article premier: L'administration publique de la Nouvelle-France.

Voici ce qu'en dit un auteur:

D'abord sous la dépendance de l'Amirauté jusqu'en 1627, l'administration de la Nouvelle-France relève par la suite, du Ministère de la Marine, sauf pendant une brève période, 1715-1723, lorsque le Ministère est remplacé par un Conseil de la Marine. (104)

Cette citation dévoile bien l'organisation administrative qui prévalait au début de la colonie: le Canada était, en fait et en droit, une circonscription territoriale de l'Amirauté française qui en détenait la complète gouverne. A l'origine, deux hauts personnages présidaient d'une façon presque absolue à la destinée de la Nouvelle-France; le gouverneur général et l'intendant. Tandis que le premier détenait une "juridiction exclusive et souveraine sur l'administration militaire" (105)

104. Id., p. 161

105. Ibid.

l'intendant demeurait "... de loin le personnage le plus influent de la Nouvelle-France, à cause de sa juridiction qui couvre trois domaines étendus: la justice, la police [...] et les finances, à quoi s'ajoutera, du temps de Bigot, la marine intérieure" (106).

Toutefois jusqu'à la création de l'intendance en 1663, en même temps que l'apparition de la première véritable organisation judiciaire, tous les pouvoirs appartenaient au gouverneur général dont le titre pouvait varier suivant les époques: cette autorité, y compris celle de justicier des affaires civiles et criminelles, il l'exerce en vertu de l'autorité royale dont il était temporairement le détenteur en vertu de son titre de vice-roi (107). Aussi est-il permis de croire qu'une activité aussi vitale pour la colonie que celle de la marine et de la navigation fut l'objet, notamment en cas de litiges ou de disputes, d'interférence de la part de ces deux hauts fonctionnaires publics. D'ailleurs cette façon de faire n'apparaît point incompatible avec l'instauration graduelle de tribunaux puisque tous deux, gouverneur général et intendant, allaient faire partie de cette organisation judiciaire. Pour le commerçant maritime insatisfait de ce processus judiciaire,

-
106. Id., p. 164. D'ailleurs c'est le titre que portaient les diverses commissions des intendants, i.e. "Commission d'Intendant de la Justice, Police, et Finance en Canada, ...": cf. Edits, Ordonnances ... op. cit., t. 3, pp. 42, 46, 50, 54, 56, 60, 62, 63, 65, 67 et 75.
107. DELALANDE, J., Le Conseil Souverain de la Nouvelle-France, Québec, Imprimeur du Roi, 1907, pp. 15 et 27.

la seule autre solution demeurait le recours à l'organisation judiciaire de l'Amirauté française, mais bien souvent le tout était illusoire vu les distances immenses séparant les deux continents et le laps de temps inévitable à de telles démarches (108).

Article deuxième: Tribunaux compétents en matière maritime.

Graduellement on assista à une mise sur pied en Nouvelle-France d'une organisation judiciaire tant civile que criminelle; en fait "Il fallut un siècle pour en arriver, dans le domaine de la justice, à une structure définitive" (109). Au début de la colonie, la justice fut d'abord rendue par le gouverneur et son conseil; en 1651 il y avait bien le tribunal dénommé "sénéchaussé" (110) dont la création était autorisée par de vastes pouvoirs accordés par le roi à la Compagnie de Cent Associés en vertu de son acte d'incorporation pour le commerce au Canada (111), mais suite à leur échec, ils durent tout abandonner et remettre les terres précédemment octroyées (112).

108. Ce semblait être là une difficulté presque insurmontable et générale dont l'"Edit de création du Conseil Supérieur de Québec" de 1663 faisait mention en ces termes: "... et étant bien informés que la distance des lieux est trop grande pour pouvoir remédier d'ici à toutes choses, avec la diligence qui serait nécessaire, que l'état des dites affaires se trouvant ordinairement changé, lorsque nos ordres arrivent sur les lieux; et que les conjonctures et les maux pressants ayant besoin de remèdes plus prompts que ceux que nous pouvons y apporter de si loin." Cf. Edits et Ordonnances, ... op. cit., t. 1, p. 37.

109. TRUDEL, Initiation ... op. cit., p. 226.

110. Ibid.

111. Edits, Ordonnances, ... op. cit., t. 1, p. 5 et ss.

112. Voir début de l'Edit de création du Conseil Supérieur de Québec, (supra note 108) qui se lit ainsi: "... par le traité passé le vingt-neuf avril, 1628, nous ayant été cédée par un contrat volontaire, que les intéressés en ladite compagnie en ont fait à notre profit le vingt-quatre février dernier; ...".

La première disposition législative structurant l'organisation des tribunaux fut adoptée en avril 1663 et s'intitulait "Edit de création du conseil supérieur de Québec" (113); elle implantait tout à la fois un organisme administratif et judiciaire (114) composé de cinq membres avec "... pouvoir de connaître de toutes causes civiles et criminelles, pour juger souverainement et en dernier ressort selon les lois et ordonnances de notre royaume, ..." (115); également ce même édit octroyait la permission au Conseil Supérieur "... de commettre à Québec, à Montréal, aux Trois-Rivières, et en tous autres lieux, autant et en la manière qu'ils jugeront nécessaire, des personnes qui jugent en première instance" (116). Quelques années plus tard, soit en mai 1667, on complétait le tout par l'Edit de création d'un Office de Prévôt de la Maréchaussée en Canada" (117) avec compétence en matière criminelle, "... pour la recherche et punition des crimes qui pourront être commis par des gens sans aveu et vagabonds, demandant une justice plus prompte, ..." (118).

Le conseil souverain de Québec, présidé par l'intendant (119), était donc habilité tant en vertu de sa compétence

-
113. Edits, Ordonnances ... op. cit., t. 1, p. 37 et ss. Voir aussi LEMIEUX, op. cit., p. 300 et ss.
114. DELALANDE, op. cit., p. 9
115. Supra n. 112.
116. Id. Aussi POULIOT, J. Camille, Gleanures historiques et légales autour de l'Ordonnance de la Marine de 1681, Québec, Dussault et Proulx Enr., 1925, pp. 10-11.
117. Edits, Ordonnances ... op. cit., t. 1, p. 97; POULIOT, op. cit., p. 12.
118. Ibid.
119. TRUDEL, Initiation ... op. cit., p. 164; POULIOT, op. cit., p. 11.

générale de première instance et d'appel qu'en l'absence de toute autre juridiction d'exception ayant compétence exclusive pour les affaires maritimes, à entendre de tels litiges (120); bien plus il exerça au moins à deux occasions jusqu'en 1717 son pouvoir réglementaire en matière de navigation (121). Au cours de cette période, la situation demeura en ce qui concerne les recours de droit maritime, identique à celle de toute autre action judiciaire civile ou criminelle, c'est-à-dire qu'on s'adressait aux tribunaux ordinaires:

Jusqu'à 1717, année de l'établissement d'un tribunal de l'Amirauté dans la Colonie, les justiciables entre lesquels des conflits d'intérêts maritimes pouvaient surgir n'avaient pas le choix et devaient nécessairement soumettre leurs griefs devant le Conseil Supérieur. (122)

La présence de l'intendant au Conseil Supérieur de Québec devait cependant assurer un meilleur respect des

-
120. Voici d'ailleurs les propos rapportés par le juge Camille POULIOT, op. cit., p. 11, à ce sujet: "Dès le 13 mai 1673, des 'provisions' avaient été octroyées à charretier de Lotbinière, Conseiller du Conseil Souverain de la Nouvelle-France et Lieutenant-Général au siège ordinaire de la Prévosté de Québec pour 'connaître en première instance de toutes matières, tant civiles, criminelles, que de police, commerce et navigation, suivant les us, coutumes et ordonnances de notre Royaume et la Prévosté et Vicomte de Paris dont les appellations ressortiront en notre Conseil Souverain de Québec'."
121. 1) "Ordonnance du Conseil Supérieur au sujet des clôtures sur le bord du fleuve Saint-Laurent, du 13e mai, 1665"; cf. Edits, Ordonnances ... op. cit., t. 2, p. 24. 2) "Arrêt du Conseil Supérieur de Québec partant règlement au sujet des Effets naufragés, du 29 janvier, mil six cent quatre-vingt-onze"; cf. Edits, Ordonnances ... op. cit., t. 2, p. 124.
122. MORIN, William, Juridiction maritime de nos tribunaux, 1943 - 3 R. du B. 3, p. 4.

lois et coutumes maritimes françaises, les édits royaux ayant imparti aux juges de décider suivant les lois et ordonnances du royaume:

La France en fondant sur les bords du Saint-Laurent la Nouvelle-France, y implanta naturellement son droit. Certains édits des rois de France répètent que les tribunaux du Canada devront décider des litiges entre les habitants du pays en appliquant les lois et ordonnances du royaume, et les officiers de se conformer à la coutume de la prévôté et vicomte de Paris suivant laquelle les habitants devront contracter. (123)

Théoriquement ce régime juridique ne devait point poser de difficultés, notamment après 1681, puisque l'édit de 1663 spécifiait que le conseil supérieur était créé "... pour juger souverainement et en dernier ressort selon les lois et ordonnances de notre royaume, et y procéder autant qu'il se pourra en la forme et manière qui se pratique et se garde dans le ressort de notre cour de parlement de Paris, nous réservant néanmoins, selon notre pouvoir souverain de changer, réformer et amplifier lesdites lois et ordonnances, d'y déroger, de les abolir, d'en faire de nouvelles, ou tels règlements, statuts et constitutions que nous verrons être plus utiles à notre service et au bien de nos sujets dudit pays" (124). Une telle disposition devait pouvoir permettre d'adopter toutes les solutions proposées par le système judiciaire français, y compris celles de l'Amirauté, mais malgré tout, en matière maritime, certaines difficultés devaient surgir.

123. PERRAULT, Jacques, L'avenir des lois françaises au Canada, 1948 - 31 Action nationale 124, aux pp. 126 et 127.

124. Edits, Ordonnances ... op. cit., t. 1, p. 38.

Paragraphe 2: Période 1717 - 1760.

Le 12 janvier 1717, le roi français émet, accompagné des lettres-patentes appropriées (125), le "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" (126), et c'est en ces termes, dans le préambule, qu'on en justifie l'adoption:

...., attendu qu'il n'y a point encore d'amirautés établies dans les colonies d'Amérique, ni des Indes Occidentales, ce qui donne occasion à toutes sortes de juges et de praticiens de s'attribuer la connaissance des affaires maritimes, sans aucune capacité ni connaissance des ordonnances, ce qui cause un préjudice considérable au commerce et à la situation de la navigation, ... (127)

Ce règlement contenait cinq titres: 1. Des juges de l'Amirauté et de leur compétence; 2. Du receveur de l'Amiral; 3. Des Procédures et des Jugements; 4. Des congés et rapports; 5. De la visite des vaisseaux. Son objet avoué était d'implanter des sièges d'amirauté dans tout le royaume y compris au Canada, (128) et d'ainsi réaliser une unité de juridiction spécialisée pour tout le royaume.

L'article I du titre premier prévoyait la nomination de juges dans tous les ports des isles et colonies françaises pour connaître des causes maritimes; ces derniers se dénommaient officiers d'amirauté. L'article suivant précisait que leur

125. Id., p. 365.

126. Supra n. 17.

127. Ibid.

128. LEMIEUX, op. cit., pp. 309-310.

nomination appartenait à l'Amiral, mais qu'ils ne pouvaient exercer leurs fonctions qu'après avoir obtenu une commission du roi à cet effet; leur choix, selon l'article 3, pouvait s'opérer parmi les juges de juridiction ordinaire, à l'exception des membres du Conseil Supérieur puisque des appels pouvaient leur être interjetés (cf. Article I du titre troisième). Comme le fait remarquer un auteur, la coutume en Nouvelle-France semble avoir été de nommer le lieutenant général de la prévoté à ce poste de juge de l'Amirauté (129); quant aux qualités, fonctions, droits et obligations des auxiliaires de la justice, ce document renvoyait d'une façon générale à l'Ordonnance de 1681 (130).

La compétence des juges des sièges d'amirauté était "... la même qui est expliquée par l'ordonnance de 1681, livre premier, titre deux, et par l'édit de 1711" (131), c'est-à-dire sur des matières aussi vastes (132); le caractère exclusif de cette compétence, est confirmé par l'utilisation au tout début du règlement de l'expression "... privativement à tous autres

-
129. SCOTT, Seaman M.. Chapter in the History of the Law of Quebec: 1764-1775, Michigan, Thèse de doctorat mimeographiée, 1933, p. 37.
 130. Voir les articles 5 à 12 du titre premier; cf. supra n. 17.
 131. Règlement de 1717, article 14 du livre premier. Nous renvoyons également le lecteur à nos précédentes observations en regard de l'Ordonnance de 1681.
 132. Suivant Stuart dans l'introduction de ses rapports judiciaires (STUART's V.-A.R. vol. 2, p. VI), l'étendue de cette compétence était sans pareille sous le système anglais: "Under the Crown of France there appears to have been a Court of Admiralty established at Quebec, with powers more extensive than ever claimed under the Crown of England."

juges, ..." soit la même que contenait l'Ordonnance de la Marine. Un droit d'appel était prévu au Conseil Supérieur de Québec (Article I du titre Troisième) (133). Cependant le point le plus significatif de ce règlement royal fut qu'il imposait aux juges l'obligation formelle de décider au Canada des affaires maritimes suivant l'ordonnance de 1681 et autres ordonnances et règlements complémentaires:

Article I. ... et pour être par eux les dites causes jugées suivant l'ordonnance de 1681, et autres ordonnances et règlements touchant la marine.

Article II. ...; ils rendront la justice au nom de l'amirauté, conformément à l'ordonnance de 1681, et au règlement de 1669, ...

En conséquence il est permis d'affirmer que le second but de ce règlement, en plus d'instaurer une juridiction d'amirauté fort identique à celle qui existait en France, fut d'étendre l'application de l'Ordonnance de la Marine de 1681 à la Nouvelle-France, au Canada. Puisque cette ordonnance recelait de dispositions tant de droit privé (134) que de droit public (e.g. l'organisation proprement dite des sièges d'amirauté), aussi y aura-t-il lieu de se demander si les premières ont survécu

133. Bien que théoriquement le Conseil Supérieur ait toujours conservé sa compétence de première instance, après 1726 il ne fut qu'une cour d'appel; cf. TRUDEL, Initiation ... op. cit., p. 226.

134. Voir nos remarques précédentes à l'effet que cette ordonnance codifiait les us et coutumes commerciales maritimes de l'époque, i.e. supra p. 24 et ss.

aux secondes notamment par l'Acte de Québec de 1774 (135) qui garantissait l'application du droit privé français au Bas-Canada (136), actuel territoire québécois (137).

Suivant les documents consultés, deux sièges d'amirauté auraient été créés en Nouvelle-France, soit ceux de Louisbourg (138) et de Québec (139); de même ces recherches ont permis de retracer une commission de lieutenant général, (140) une de lieutenant (141) ainsi qu'une provision pour la nomination d'un procureur (142).

135. Acte de Québec, 1774: " ... Que tous les sujets de Sa Majesté dans la province de Québec, [...], pourront conserver la possession et jouir de leurs propriétés et de leurs biens avec les coutumes et usages qui s'y rattachent et de tous leurs autres droits civils, ...". Cf. OLLIVIER, Maurice, Actes de l'Amérique du Nord Britannique, et Statuts Connexes, Ottawa, Imprimeur de la Reine, 1967, pp. 17-18. Il faut noter qu'il s'agit d'une traduction du texte original de langue anglaise: "An Act for making more effectual Provision for the Government of the Province of Quebec in North America" (14 George III, ch. 83). Aussi LEMIEUX, op. cit., p. 363 et ss.
136. Le juge Pouliot dans son volume publié en 1925 soutient que l'Ordonnance de 1681 trouverait encore son application au Québec, malgré sa non-insinuation au Conseil Supérieur de Québec, attaquant ainsi des arrêts jurisprudentiels d'opinion contraire; cf. supra no. 116.
137. Voir au sujet des frontières québécoises et les problèmes juridiques qu'elles soulèvent: 1) BROSSARD, Jacques, IMMARIGEON, Henriette, LA FOREST, Gérard V., et PATENAUDE, Luce, Le territoire québécois, Montréal, Les Presses de l'université de Montréal, 1970 et 2) BROSSARD, Jacques, PATRY, André, et WEISER, Elizabeth, Les pouvoirs extérieurs du Québec, Montréal, Les Presses de l'université de Montréal, 1967.
138. "Arrêt du Conseil Supérieur de Québec qui déclare nulles les procédures faites en l'amirauté de Louisbourg concernant deux bâtiments arrêtés en mer (18 septembre 1723)"; cf. Edits, Ordonnances ... op. cit., t. 2, p. 181.
139. "Arrêt du Conseil Supérieur de Québec qui déclare nul et met au néant un appel fait en icelui d'une sentence rendue en l'Amirauté de Québec (24 novembre 1738)"; cf. Edits, Ordonnances ... op. cit., t. 2, p. 196.
140. Pour le Sieur de Lespinay, (20 novembre 1717); cf. Edits, Ordonnances ... op. cit., t. 3, pp. 94-95.
141. Pour le Sieur Guillaume Guillemin (8 juin 1750); cf. Edits, Ordonnances ... op. cit., t. 3, pp. 110-111.
142. Pour le Sieur Perthuis (18 avril 1754); cf. Edits, Ordonnances ... op. cit., t. 3, p. 112.

Conséquemment on avait mis sur pied au Canada un système de sièges d'amirauté identique à plusieurs égards à celui qui existait en France; les juges y siégeant avaient compétence exclusive dans les affaires maritimes tant civile, que criminelle, ainsi qu'en matière de prises de guerre. Toutefois, un appel de leurs décisions pouvait être logé devant le conseil supérieur de Québec, et non devant une juridiction d'amirauté de la métropole. Cette institution des sièges d'amirauté serait demeurée inchangée jusqu'à la conquête (143), car suite aux capitulations successives de Québec le 18 septembre 1759, et de Montréal le 8 septembre 1760 (144), on assista à la disparition des institutions françaises de droit public au Canada, et d'une façon encore plus formelle par la teneur juridique du traité de Paris intervenu entre la France et l'Angleterre (145).

Chapitre deuxième: Régime anglais (1760 - 1867).

Suite aux événements de 1760, le Canada devait passer sous l'autorité de la couronne britannique et y voir dorénavant s'implanter les institutions anglaises de droit public; le conquérant s'empessa donc d'organiser la gouverne de ces nouveaux territoires et de ses habitants en installant une administration provisoire dite "... gouvernement de facto, destiné à être remplacé par un gouvernement plus régulièrement organisé

143. Supra no 128.

144. OLLIVIER, op. cit., p. 11.

145. Supra n. 3.

à la conclusion de la paix" (146). Durant quelques années la fonction judiciaire fut aussi exercée par des tribunaux temporaires, exceptionnellement composés de militaires (147), mais dont on prévoyait déjà le remplacement en 1763 par une organisation plus rigoureuse et jouissant d'une certaine permanence (148). L'Angleterre s'étant assurée son implantation en Amérique du Nord grâce à la puissance tant de ses forces navales que de sa marine marchande (149), quelles institutions judiciaires anglaises en matière maritime allaient donc prévaloir au Canada sous le régime anglais entre 1760 et l'adoption de l'acte confédératif canadien de 1867 (150)? C'est ce sujet qui retiendra l'attention après avoir scruté le système des juridictions maritimes qui existait déjà en Angleterre.

Section première: En Angleterre.

Les débuts des institutions judiciaires anglaises en matière maritime ressemblent à maints égards à ceux de la France, mais dû à une conception différente du processus de réforme de l'organisation judiciaire, leur développement respectif s'est engagé dans des voies divergentes. Malgré l'absence de classification formelle de ses périodes évolutives, deux néanmoins s'en dégagent avec 1840 comme année démarcative.

146. CHAPUIS, Thomas, Cours d'histoire du Canada, Québec, J.-P. Garneau, 1919, t. 1, p. 6.

147. Id. Aussi BRUNET, FREGAULT, TRUDEL, Histoire du Canada par les textes, Montréal, Fides, 1952, p. 112; LEMIEUX, op. cit., p. 352 et ss.

148. L'HEUREUX, Jacques, L'organisation judiciaire au Québec de 1764 à 1774, (1970) 2 R.G.D. 266, pp. 268 et 270.

149. GROULX, op. cit., t. 1, p. 330.

150. British North America Act; 30-31 Victoria, (U.K.) c. 3.

Paragraphe premier: Des origines jusqu'à 1840.

L'Angleterre, dite "... Queen of isles and Sovereign of the Sea" (151), était prédestinée, vu sa position géographique particulière, à apporter une contribution tout à fait originale au droit maritime, notamment en matière de juridiction d'amirauté. Ces institutions, comme celles de la France d'ailleurs, virent jour avec l'"Admiral" anglais dont le rôle vital à l'époque assurait en quelque sorte la protection et la survie de ce territoire insulaire; en conséquence un premier article lui sera consacré pour procéder ensuite à l'étude des tribunaux maritimes eux-mêmes.

Article premier: Pouvoirs judiciaires de l'amiral et de l'amirauté anglaise.

1. Juridiction criminelle et de prise de guerre.

Les mentions les plus anciennes du terme "Admiral" auraient été découvertes dans des documents de la fin du XVIII^{ème} siècle (152), mais la date précise d'apparition de ce personnage semble inconnue des historiens (153) et c'est pourquoi la majorité des auteurs préfère la situer comme de temps très ancien qui échappe même à la mémoire (154).

151. BROWNE, op. cit., t. 2, p. 21.

152. HOLDSWORTH, William, A History of English Law, t. 1, London, Methuen and Co. Ltd., and Sweet and Maxwell, 1956, p. 544.

153. STOCKTON, op. cit., p. XXXV.

154. RYAN, Edward F., Admiralty Jurisdiction and the Maritime Lien: An Historical Perspective, (1968) 7 W.O.L.R., 173.

Toutefois il semblerait que comme en France, il y aurait eu à l'origine plusieurs amiraux, dont quatre sous le règne d'Edward I, "... entrusted by the Crown with the charge of the seas ..." (155), mais dès le XVIème siècle on ne retrouve qu'un seul Lord High Admiral (156).

Leurs fonctions à titre de hauts officiers de la couronne dont ils détenaient leur titre, consistaient notamment dans la surveillance des mers, la direction des flottes royales (157) ainsi que la perception des droits dits d'amirauté, droits que la couronne pouvait originairement réclamer sur les biens trouvés en mer, ou sur les bords de la mer (158); l'exercice de ces attributions les confinait donc à des tâches administratives et disciplinaires à l'endroit des membres des flottes qu'ils commandaient (159). On ne saurait trop souligner l'influence politique de ces hauts fonctionnaires publics à l'époque (160), vu l'importance que l'Angleterre devait attacher à la

-
155. JOWITT, Earl, The Dictionary of English Law, t. 1, London, Sweet and Maxwell Ltd., 1959, p. 61 et ss; HOLDSWORTH, op. cit., t. 1, p. 545.
156. HOLDSWORTH, op. cit., t. 1, p. 545; COLOMBOS, op. cit., p. 13. Sir John Nicholl de la Haute Cour d'Amirauté commentait aussi dans The King v. Forty-nine Casks of Brandy (1836), E.R. Vol. 166, pp 401 and 415, à la p. 409: "In early times there were occasionally more Lord Admiral than one; not however, of the same part of the coast; [...] but not interfering with each other."
157. GILES, Jacob, The Law Dictionary, t. 1, New York, 2e éd., Ed. I. Riley (N.Y.) and P. Byrne (Philadelphia), 1811, p. 42 et ss.
158. HOLDSWORTH, op. cit., t. 1, p. 559; BROWNE, op. cit., t. 2, p. 45; supra n. 154.
159. HOLDSWORTH, op. cit., t. 1, pp. 544-545.
160. COLOMBOS, op. cit., p. 14.

protection des eaux adjacentes à son territoire et à la liberté de la navigation commerciale sur les océans. C'est ainsi que la bonne administration du pays exigea, à mesure que se développait le commerce maritime, que les amiraux délèguent certains de leurs pouvoirs par voie de commissions, ce qui donna naissance aux commissaires ou lieutenants des amiraux (161), mettant graduellement sur pied un corps administratif connu sous le nom d'amirauté: "En Angleterre, l'amirauté désigne le Ministère de la Marine lui-même ..." (162) et par conséquent avait un sens plus organique qu'en France.

Au XIII et XIV^{ème} siècle, suite à des difficultés diplomatiques originant de cas de piraterie et de prises de guerre commis en mer par ses propres sujets, notamment à l'endroit de navigateurs français et flamands, le roi d'Angleterre dut entreprendre des négociations avec les souverains de ces divers pays afin d'une part de les dédommager et d'autre part d'assurer une plus grande sécurité et un meilleur service d'ordre en mer; ces tâches auraient été vraisemblablement assignées vers le XIV^{ème} siècle aux amiraux (163) en leur attribuant de vastes pouvoirs judiciaires, d'où naquirent les fonctions judiciaires de l'Amirauté (164). La première de ces tâches fut assurée par une compétence extraordinaire en matière de prises

161. Id., pp. 13-14. Dans The Ralf of Timber: E.R. vol. 166, p. 749, au bas de la p. 750, il est fait état de Vice-Amiraux même en Angleterre.

162. Grand Larousse Encyclopédique, t. 1, Paris, Librairie Larousse, 1960, p. 350.

163. Supra n. 159.

164. Id., aussi JOWITT, op. cit., t. 1, p. 61 et ss.

de guerre (165) et la seconde par une compétence ordinaire en matière criminelle pour tous les crimes commis en mer (166). Toutefois, pour que leur juridiction criminelle ne vienne pas en conflit avec celle des tribunaux de droit commun, le législateur anglais les obligea à s'en tenir à ce qui survenait en mer, ainsi que l'énonçait clairement une législation de 1389, si bien que le domaine de compétence territoriale des amiraux devint assimilable à celui de la mer (167):

... It is accorded and asserted, that the Admirals and their Deputies shall not meddle from henceforth of anything done within the Realm, but only of a thing done upon the sea, as it hath been used in the time of the noble Prince King Edward Grand - father of our Lord the King that now is. (168)

Quant à la compétence en matière de prises de guerre, elle ne nécessitait pas une telle mise au point ou restriction, puisque seuls les amiraux la détenaient et ce indépendamment de tout situs géographique. Il s'en suivit donc qu'en un temps

-
165. En Angleterre, la compétence en matière de prises de guerre en fut une très spéciale qui ne s'exerçait que sur autorisation royale expresse puisque se rattachant à ses attributs et prérogatives: STOCKTON, op. cit., pp. XXXIX-XL. Succintement, elle consiste pour un état belligérant à disposer des biens saisis en mer aux mains de l'ennemi suivant certaines règles particulières régies par le droit international.
166. La compétence en matière criminelle faisait l'objet d'une délégation générale dans le cadre normal de l'administration de la justice. Donc ces deux juridictions, criminelle et de prises de guerre, telles qu'assignées aux amiraux et ultérieurement au Lord High Admiral, reposaient sur un fondement juridique distinct. Cf. STOCKTON, op. cit., pp. XXXIX; JAMES, Philip S., Introduction to English Law, London, Butterworths, 1916, p. 37.
167. RYAN, loc. cit., p. 179.
168. (1389-90) 13 Richard II, Statute I, Chapter 5.

la juridiction criminelle devint pour les cours d'amirauté l'une de leurs plus importantes activités (169). Telle est donc l'hypothèse la plus sérieuse sur l'origine de l'exercice de pouvoirs judiciaires par les amiraux anglais et leur organisme administratif, bien que des recherches historiques n'aient point permis d'en élucider toutes les composantes. En 1836, Sir John Nicholl, juge de la Haute Cour d'Amirauté britannique, tenait les propos suivants qui résument bien les fonctions de ce corps administratif ou exécutif et judiciaire:

The office is in part executive and in part judicial. The Lord Admiral was to fit out and manage all the marine force of the country; to build ships; to appoint officers; to command the ships at sea by himself and his officers. The judicial duties were to be executed by his lieutenant, as Judge of the Court, who had jurisdiction over all matters arising upon the high seas, and was appointed by the Lord High Admiral until the time of William and Mary when Lord Pembroke was appointed by the Crown under the great seal, and for life. (170)

Il est intéressant de remarquer que l'acquisition de ces pouvoirs en Angleterre se serait faite à l'inverse du processus français, c'est-à-dire non pas par une revendication de telles prérogatives par les amiraux, mais plutôt par une attribution royale de telles fonctions pour assurer une meilleure gouverne du royaume. De nombreuses difficultés devaient surgir par la

-
169. BROWNE, *op. cit.*, t. 2, p. 457; CROSS, Sir Geoffrey et HALL, G.D.G., The English Legal System, 4e éd., London, Butterworths, 1964, p. 245.
170. The King v. Forty-nine ...; supra note 156. Aussi The King v. Two Casks of Tallow (1837); E.R. Vol. 166, p. 414 et The Lord Warden and Admiral of Cinque Ports v. H.M. in his office of Admiralty: E.R. Vol. 166, p. 438.

suite quant à l'exercice d'une compétence civile par ces mêmes tribunaux, mais avant tout attardons-nous à l'organisation des tribunaux maritimes commerciaux qui prévalait alors.

2. Juridiction civile.

Au moyen âge, l'un des soucis majeurs de l'administration publique en Angleterre était, comme nous le soulignons précédemment, d'assurer de paisibles relations commerciales maritimes afin de promouvoir l'expansion de l'île (171); à cette fin on favorisa les commerçants étrangers (Merchants Strangers) en leur accordant un statut juridique particulier. C'est ainsi qu'en 1353 une législation (172) vint formellement confirmer la pratique déjà établie de leur accorder une justice expéditive devant des juges de paix plutôt que les tribunaux de common law, et non pas en conformité des lois locales mais bien du droit maritime commercial général, dénommé tantôt "Law Merchant" (173), tantôt "Law of Nations" ou "Lex Mercatoria" (174). Par toutes ces expressions, il fallait entendre les us et coutumes continentales européennes en matière maritime et commerciale puisque ces deux sphères étaient jusqu'à un certain

171. STOCKTON, op. cit., p. XXXV.

172. 27 Edward III, Statutes XIX and XX.

173. Holdsworth, op. cit., t. 1, p. 543: "For the most part it was law laid down by the merchants in their courts; and, though particular rules may have differed slightly in different places, its character was essentially cosmopolitan."

174. BLACKSTONE, William, Commentaries on the Law of England, t. 1, Dublin, John Exshaw, Henry Saunders, Boulter, Grierson and James Williams, 1711, p. 67 et ss.

point connexes et indissociables en plus de détenir un caractère quasi-international; plus précisément on y reconnaissait les règles substantives du Consulat de la Mer, des lois romaines et des Rôles d'Oléron (175). Ces règles dont on respectait traditionnellement l'application devant les juridictions commerciales et maritimes, prévalaient devant diverses cours situées dans les principales villes portuaires de l'île; c'était précisément le rôle de ces tribunaux de faire appliquer ce "merchant law" en conformité des us et coutumes de la mer (176). Graduellement ces tribunaux perdirent leurs prérogatives et compétences à l'avantage des amiraux et de leur amirauté qui, à la faveur de leurs nouvelles attributions judiciaires, envahirent ce domaine de juridiction civile (177). C'est ainsi que vers la fin du XIV^{ème} siècle les amiraux avaient réussi en sus de toute autre compétence, à s'octroyer un statut de tribunal maritime et commercial (178). Fait le plus inusité,

175. CROSS and HALL, op. cit., pp. 243-244; BROWNE, op. cit., t. 2, p. 29. Ainsi s'exprime RYAN, loc. cit., p. 186 à leur sujet: "The former were a codification in 47 articles of the maritime usages, rules and customs that existed on the island of Oleron under Eleanor, Duchess of Guienne, the mother of Richard I. Richard introduced these laws into England, where they were adopted by the courts of the Cinque Ports and the other seaport towns."

176. JAMES, op. cit., p. 36; COLOBOS, op. cit., pp. 11-12.

177. RYAN, loc. cit., pp. 186-187. CROSS and HALL, op. cit., pp. 247-248.

178. JAMES, op. cit., pp. 36-37. Nous ne saurions trop souligner le fait qu'à l'origine ces cours d'amirauté exerçaient presque exclusivement une compétence en matière criminelle: cf. HALSBURY, Earl of, The Law of England, t. 1, London, 1907, p. 59. Par contre, l'amiral réclamait une compétence de plus en plus vaste: cf. COLOBOS, op. cit., pp. 14-15.

cette évolution s'était opérée en l'absence de toute intervention législative directe, si ce ne fut par une nouvelle mise-en-garde à l'amiral (179) en 1391 de ne point empiéter sur le domaine de compétence civile des tribunaux de droit commun. Voici d'ailleurs le texte du second de ces "Restraining Statutes" (180) ou "Declaratory Statutes" comme préfère les qualifier un auteur (181):

... It is declared, ordained, and established that of all Manner of Contracts, Pleas, and Quarrels, and all other things rising within the Bodies of the Counties, as well by Land as by Water, and also of Wreck of the Sea, the Admiral's Court shall have no Manner of Cognizance, Power, nor jurisdiction; but all such Manner of Contracts, Pleas, and Quarrels, and all other things rising within the Bodies of Counties, as well by Land as by Water, as afore and also Wreck of the Sea, shall be tried, determined, discussed, and remedied by the Laws of the Land, and not before nor by the Admiral, nor his Lieutenant in any wise. Nevertheless, of the Death of a Man, and of a Maihem done in great ships being and havoring in the main stream of great Rivers, only beneath the Bridges of the same Rivers, the Admiral shall have Cognizance; and also to arrest ships in the great Flotes for the great Voyages of the King and of the Realm; saving always to the King all manner of Forfeitures and Profits thereof coming; and he shall have also Jurisdiction upon the said Flotes, during the said Voyages only: Saving always to the Lords Cities, and Boroughs their Liberties and Franchises.(182)

-
179. Pour une raison qui nous est inconnue, la législation de 1389 parle de plusieurs de ces officiers publics alors que celle de 1391 ne réfère qu'à un seul amiral. Il est peu probable que cette distinction soit significative vu le laps de temps entre chacune d'elles.
180. STOCKTON, *op. cit.*, p. XLIII.
181. C'est le juge Sewell de la Cour du Banc du Roi en Bas-Canada qui, en 1811, lors de l'affaire Hamilton v. Fraser (1 R.J.R.Q. 115, à la page 119), rapporte cette expression qu'il attribue à Stanford. D'ailleurs nous la préférons à la précédente car plus conforme à l'esprit des lois qui consistait à préciser les limites territoriales de compétence de l'amiral.
182. (1391) 15 Richard II, Chapter 3.

Cette législation, en plus de reconnaître implicitement la compétence civile de l'Amiral, prescrivait donc, cette fois en matière civile surtout, les mêmes critères territoriaux de compétence que ceux de 1389 (183), mais d'une façon beaucoup plus explicite: on faisait notamment défense à l'amiral ou son lieutenant de connaître des matières du royaume i.e. originant dans les limites d'un comté, mais en leur réservant toutefois la connaissance des cas de décès survenus sur des navires en aval des ponts construits sur les grandes rivières donnant accès.

Ces deux législations successives laissaient donc déjà soupçonner de sérieux conflits d'intérêt entre les tribunaux d'amirauté et ceux de droit commun, notamment à cause des émoluments que pouvait procurer à l'époque l'exercice de telles fonctions (184); ces derniers voyaient certes d'un mauvais oeil cet envahissement par les tribunaux des amiraux de leur juridiction civile aussi bien maritime que commerciale. Quant au véritable statut de tribunal commercial maritime de ces nouveaux organismes judiciaires, il n'en fait aucun doute puisque les règles d'Oléron avaient été introduites dans le Black Book of Admiralty (185), registre officiel central de ces tribunaux, bien que modifiées subséquemment par diverses lois du parlement anglais (186).

183. Voir nos remarques précédentes au sujet de cette législation; supra p. 44.

184. STOCKTON, op. cit., p. XLI; RYAN, loc. cit., p. 176.

185. HOLDSWORTH, op. cit., t. 1, pp. 527 et 552; BROWNE, op. cit., t. 2, p. 42.

186. BLACKSTONE, op. cit., t. 3, p. 108.

Bref, dès le XVIème siècle, ces tribunaux d'amirauté s'étaient acquis une triple juridiction, soit en matière de prises de guerre, en matière criminelle et finalement une juridiction civile à titre de cours commerciales maritimes.

Article second: Tribunaux compétents en matière maritime.

En supplément des précédentes remarques concernant l'acquisition de pouvoirs judiciaires par les amiraux et l'amirauté anglaise, nous procéderons à l'analyse des principaux organismes judiciaires qui jusqu'au début du XIXème siècle entendaient les affaires maritimes, soit d'une part la Haute Cour d'Amirauté et d'autre part les autres tribunaux qui à quelque moment ont pu détenir une compétence de même nature; en ce dernier cas le statut des cours supérieures de droit commun retiendra plus particulièrement notre attention. Bien que vaines et inutiles que puissent apparaître toutes ces notions historiques, il sera néanmoins donné ultérieurement de constater que c'est précisément au cours de ces siècles que prirent forme la majorité des principes juridiques actuels en matière de juridiction maritime, ou d'amirauté.

Alinéa premier: Haute Cour d'Amirauté.

A. Juridiction civile.

Lorsqu'au début du XVIème siècle il n'exista qu'un seul "Lord High Admiral" et en conséquence une seule cour d'amirauté (187), cette dernière acquit l'appellation désormais

187. HOLDSWORTH, op. cit., t. 1, p. 545.

célèbre de Haute Cour d'Amirauté (188) et était présidée par un juge seul (189). Cette dernière hérita donc des trois types déjà décrits de compétence, mais c'est sans contredit celle en matière commerciale et maritime qui, à cette époque, rehaussa son prestige et constitua par la suite son activité principale. D'ailleurs les propos de Marsden, fruit d'approfondies recherches, élucident la nature de telles activités judiciaires:

All contracts made abroad, bills of exchange (which at this period were for the most part drawn or payable abroad), commercial agencies abroad, charter parties, insurance, average, freight, non delivery of, or damage to, cargo, negligent navigation by masters, mariners, or pilots, breach of warranty of sea worthiness, and other provisions contained in charter parties: in short, every kind of shipping business was dealt with by the Admiralty Court.(190)

Quant à Holdsworth, c'est en ces termes qu'il s'exprime:

In addition, the court exercised jurisdiction over various torts committed on the sea and in public rivers, over cases of collision, salvage, fishermen, harbours and rivers, and occasionally over matters transacted abroad, but otherwise outside the scope of admiralty jurisdiction.(191)

Cependant cette ingérence de l'Amirauté dans les litiges civils qui autrement auraient été jugés par les tri-

188. Id., p. 549.

189. On octroyait des lettres-patentes aux juges de cette Haute Cour afin qu'ils puissent agir en cette capacité; cf. E.R. Vol. 167, p. 600 et ss.

190. MARSDEN, Reginald G., Select Pleas in the Court of Admiralty, t.1, London, Selden Society, 1894, p. LXVII.

191. HOLDSWORTH, op.cit., t. 1, p. 542. Il fut permis de retracer dans la jurisprudence un cas où cette compétence fut exercée à l'endroit de pêcheurs: (1) en 1651, i.e. E.R. vol. 167, p. 554 et (2) en 1687 dans Rex v. Sibbernes, E.R. vol. 167, p. 564.

bunaux de droit commun provoqua de vives protestations auxquelles le législateur anglais donna suite en 1400 en confirmant le principe juridictionnel promulgué dans la loi de 1389, mais en imposant d'autre part de sévères pénalités à l'encontre de quiconque poursuivrait injustement devant une cour d'amirauté:

[...], that the said statute be finally holden and kept, and put in due execution. [...]; and that he that feeleth himself grieved against the form of the said statute, shall have his action by writ grounded upon the case against him that doth so pursue in the admiral's court; and recover his double damages against the pursuant and the same pursuant shall incur the pain of ten pounds to the king for the pursuit so made if he be attained. (192)

Bien qu'au cours de ce processus législatif on ait tenté de protéger les juridictions commerciales portuaires (193) qui jouissaient d'une compétence territoriale limitée, ces dernières ne purent que difficilement résister aux ingérences soutenues des membres de l'Amirauté dont l'activité pouvait théoriquement s'étendre à toutes les côtes de l'Angleterre, sauf dans la mesure où ils en étaient explicitement exclus (194); d'ailleurs ces cours ne possédaient point les armes légales nécessaires pour repousser de telles ingérences. En conséquence on aurait constaté leur presque totale disparition vers le milieu du XVIII^{ème} siècle (195), à l'exception de celles des Cinq ports dont la position géographique straté-

192. A remedy for him who is wrongfully pursued in the Court of Admiralty: 2 Henry IV, ch. XI.

193. Voir la fin de notre citation du texte législatif de 1391 qui réfère explicitement aux "Lords Cities" et "Boroughs", supra p. 48.

194. COLOMBOS, op. cit., p. 14, souligne que l'amiral exerçait sa juridiction en divers endroits.

195. HOLDSWORTH, op. cit., t. 1, p. 531.

gique en matière navale lui valut les bonnes grâces de la couronne britannique (196). Quant aux tribunaux de droit commun, ils résistèrent plus vigoureusement à ces intrusions légales de la Haute Cour d'Amirauté et n'hésitèrent point à soulever le spectre de mesures prohibitives à l'encontre de cette juridiction inférieure, et ce à chaque fois qu'ils assistaient à une violation de leurs pouvoirs judiciaires (197); d'ailleurs la loi de 1400 précitée les autorisait à agir de la sorte. Au cours du XVII^{ème} et XVIII^{ème} siècles, les cours de common law émirent libéralement de tels brevets de prohibitions pour contrer les agissements expansionnistes de l'amirauté (198) si bien qu'elles en vinrent à paralyser pratiquement toute son activité (199). Cet affrontement se poursuivit

-
196. Id., pp. 530-531; BLACKSTONE, op. cit., t. 3, p. 79; CROSS and HALL, op. cit., p. 191; COLOMBOS, op. cit., p. 14. A titre d'exemple d'affrontement entre la juridiction des Cinq Ports et celle de l'amirauté, voir: The Duke of Dorset, E.R., Vol. 167, p. 589, en 1744. Notons également que ce tribunal maritime existe toujours dans le système judiciaire britannique mais, malgré ses lointaines origines, on a préféré en 1821 lui attribuer un statut juridique plus explicite en lui consacrant un texte législatif: The Cinq Ports Act, 1-2 George IV, ch. 76.
197. CROSS and HALL, op. cit., p. 249. Quant au rôle de supervision exercé par la cour du banc du roi, tribunal de droit commun, voici ce qu'en rapporte de SMITH, S.A., Judicial Review of Administrative Action, London, Stevens and Sons Ltd., p. 271: "The role of supervisor was assumed by the Court of King's Bench, which had declared that it would 'examine the proceeding of all jurisdictions erected by Act of Parliament ... to the end that ... they keep themselves within their jurisdictions'."
198. RYAN, loc. cit., pp. 180 et 182. Au cours de la seule année 1683, un chroniqueur judiciaire nous rapporte l'émission d'au moins cinq brevets de prohibition: cf. E.R. Vol. 167, p. 563.
199. HOLDSWORTH, op. cit., t. 1, p. 553. KIRALFY, A.K.R., The English Legal System, 4^e éd., London, Sweet and Maxwell, 1967, p. 148.

et la situation s'envenima jusqu'à créer peut-être la plus sérieuse, longue et farouche bataille légale de toute l'histoire judiciaire anglaise, notamment à cause, semble-t-il, de l'agressivité et de la jalousie incontrôlées à l'endroit de la juridiction d'amirauté du juriste Coke qui se faisait par ailleurs le défenseur et le champion de l'unification de la common law (200). Ces virulents attaques portèrent sur tous les plans légaux susceptibles de paralyser l'activité de la Haute Cour d'Amirauté et de précipiter sa chute, mais notamment sur trois fronts principaux. D'abord la tactique consista à interpréter littéralement les deux statuts adoptés sous le règne de Richard II (201) afin de confiner l'activité judiciaire de l'Amiral à quelques matières de droit maritime seulement, soit à ce qui originait "super altum mare" (202).

So note, that below the low water mark, the Admiral has the sole and absolute jurisdiction; between the high water mark and low water mark, the common law and the Admiral have divisum imperium, interchangeably, as is aforesaid, sc. one super aquam, and the other super terram. (203)

Et se référant à ces propos, un juge ajouta ce qui suit:

-
200. Suprà n. 196. Ainsi s'exprime RYAN, loc. cit., p. 181, à son sujet: "As a common law barrister, he had taken the lead in the attack on the Admiralty." HALDSWORTH, op. cit., t. 1, p. 553. ESCUDERO, loc. cit., pp. 133-134.
201. RYAN, loc. cit., p. 180.
202. POTTER, Harold, Historical Introduction to English Law and its Institutions, 4e éd. par A.K.R. Kiralfy, London, Sweet and Maxwell Ltd., 1962, p. 201.
203. Propos de Coke dans "Sir Henry Constable's case": E.R. vol. 77, p. 218, à la page 221.

...; and he gave this difference, that where, the place was covered over with salt water and out of any county or town, there est altum mare: but where it is within any county, there it is not altum mare, [...]. (204)

Cette expression latine i.e. super altum mare, avait pour synonyme anglais celle de "high seas" qui désignait cette partie de la mer située hors des limites de quelque comté:

The expression "high seas" when used with reference to the jurisdiction of the Court of Admiralty, included all oceans, seas, bays, channels, rivers, creeks, and waters below low-water mark, and where great ships could go, with the exception only of such parts of such oceans, etc., as were within the body of some county: [...]. (205)

En second, on qualifia cet organisme de tribunal inférieur pour permettre l'émission de brefs de prohibition et d'avoir un droit de regard sur ses activités (206). Enfin Coke s'ingénia à sophistiquer la notion juridique de "court of record" pour que cette dernière leur soit inapplicable avec l'intention de l'empêcher de procéder selon le droit civil, expression qui désignait pour les juristes de l'amirauté les principes juridiques de droit maritime et d'inspiration latine ou romaine; en effet Coke voyait dans l'action in rem utilisée par l'amirauté la procédure de saisie exécutoire avant jugement telle que pratiquée en droit civil et qui constituait à son avis une obligation collatérale pour garantir la comparution du défendeur

204. Leigh v. Burley: E.R. vol. 74, p. 946. On ne retrouve cependant pas textuellement ces propos dans l'arrêt précédemment cité (supra note 203), du moins dans l'édition que nous avons consultée.

205. Juge Lindley dans The Mecca, 1895, R.D. 95, à la p. 107.

206. RYAN, loc. cit., p. 176.

ou la teneur d'un éventuel jugement, procédure dont seules les "courts of record" pouvaient se prévaloir (207). Soulignons en terminant que ces divergences d'opinion s'étendirent à maints autres domaines juridiques et rivalisaient entre elles en sublimes raffinements (208). Quant à l'appréciation de l'expertise de Coke en matière de juridiction d'amirauté, les propos suivants de Sir Robert Phillimore dans The Sylph sont plus que révélateurs:

...; and Story demonstrates, as, indeed, does Mr. Edwards, in his work on Admiralty Jurisdiction, that the authority of Lord Coke upon the subject of Admiralty jurisdiction is inaccurate and untrustworthy. (209)

Devant cette impasse et afin de trouver une solution, on suggéra qu'une rencontre eut lieu entre le juge de l'Amirauté et le juge en chef de la Cour du banc du roi, assisté de ses collègues, ce qui aurait effectivement eu lieu vers 1575 (210); on rapporte même qu'on en serait venu à une entente, soit écrite, soit verbale (211), et qu'on clarifia certains domaines de la compétence

207. Id., pp. 183, 184 et 186. HOLDSWORTH, op. cit., t. 1, p. 553. Plusieurs de ces arguments de Coke se sont d'ailleurs avérés par la suite sans fondement et d'une autorité légale douteuse; concernant les "Courts of Records", leur attribut essentiel aurait été de pouvoir punir ou emprisonner. Cf. STOCKTON, op. cit., p. LIV.

208. Nous préférons pour le moment passer outre à ces nombreuses technicalités afin d'éviter d'inutiles répétitions; toutefois il ne faudrait pas conclure à leur non-importance, car certaines d'entre elles ont joué un rôle vital en matière de juridiction d'amirauté, ce que nous pourrions ultérieurement constater. Voir notamment à ce sujet WISWALL, op. cit., p. 155 et ss.

209. L.R. 1867 - 2 A. & E, 24, à la p. 27.

210. STOCKTON, op. cit., p. XLVII.

211. Voir concernant ces imprécisions historiques relatives à cette prétendue entente, RYAN, loc. cit., p. 181.

de l'Amiral. Quoiqu'il en soit, le tout n'aurait pas été respecté par les juges des cours de common law, notamment à la suite de l'accession de Coke à la magistrature (212), mais seule une ordonnance du 12 avril 1648, intitulée "An Ordinance for settling the jurisdiction of the Court of Admiralty" (213), réussit à calmer temporairement les esprits et à redonner à la Cour d'Amirauté un secteur important de ses activités antérieures (214). Toutefois par suite de la grande révolution qui donnait droit aux partisans de la common law, ces dispositions de l'Ordonnance ne purent se voir incruster d'une façon plus permanente dans un texte législatif, malgré la pétition des commerçants, adressée au parlement et les arguments valables de certains juristes à leur soutien (215). Ainsi qu'un auteur l'indique d'une façon si figurative, la juridiction civile de la Haute Cour d'Amirauté "... was consequently reduced to a very low ebb" (216). En plus de la juridiction exclusive en matière de prises de guerre dont jouissait néanmoins ce tribunal, jusqu'au XIXième siècle celle en

212. Id., p. 182; HOLDSWORTH, op. cit., t. 1, p. 553.

213. FIRTH, C.H. et RAIT, R.S., Acts and Ordinances of the Interregnum (1642-1660), t. VI, London, Wyman & Sons Ltd., 1911, p. 218. La fin de cette ordonnance ne prévoyait qu'une période de mise en vigueur de trois ans, dans l'espérance sans doute qu'une législation vienne confirmer cet accord.

214. STOCKTON, op. cit., p. LVII; COLOMBOS, op. cit., p. 17. On notera cependant qu'il avait eu vers la fin du XVIIième siècle, pour appuyer l'amirauté dans ses revendications, intervention directe de la reine Elizabeth sous forme de missives: cf. E.R. vol. 167, p. 550.

215. HOLDSWORTH, op. cit., t. 1, pp. 556-557.

216. Ibid.

matière civile se résumait en quelques matières très spécifiques et limitatives de droit maritime:

As a result of the restrictions placed upon the Court, its jurisdiction became limited to cases of prizes, mariner wages, bottomry bonds, suit in certain cases to recover possession of ship, salvage, injuries to person or property by collision on the High Seas, the arrest of goods or their proceeds piratically taken, and the enforcement of foreign Admiralty judgments under certain conditions. (217)

Selon une description plus abstraite, mais par ailleurs plus fidèle au vocabulaire juridique de l'époque, cette compétence se résumait en définitive à ceci:

Without investigating the early history of the Admiralty jurisdiction in civil cases, it is sufficient to start from the doctrine well settled in the time of Blackstone, namely:

1. that the Court of Admiralty had no jurisdiction to entertain any causes of action arising within the precincts or body of a county;
2. that the Court had jurisdiction over some causes of action arising on the high seas. I say "some" because their number was limited to what are commonly called maritime causes. It must also be borne in mind that the Court of Admiralty had no jurisdiction over any causes of action arising in foreign countries beyond the seas, but not on the high seas. (218)

B. Jurisdiction criminelle.

Quant à la compétence exclusive que l'Amiral s'était vu accorder au cours de la seconde moitié du XIV^{ème} siècle en matière criminelle pour toutes les offenses commises en mer

-
217. STOCKTON, op. cit., p. LXIII. BURCHELL, op. cit., pp. 4-5, sous le qualificatif de compétence inhérente, énumère une liste presque identique; il en est de même pour SMITH, T. Eustace, A Summary of the Law and Practice in Admiralty, 4^e éd., London, Stevens & Haynes, 1892, p. 4.
218. Juge Lindley dans The Mecca, 1895, P.D. 95, à la p. 196.

hors des limites d'un comté (219) ainsi que dans quelques autres cas très spécifiques (220), elle ne s'appliquait qu'à l'endroit des sujets britanniques et de tout autre membre d'équipage d'un navire britannique, quelle que soit par ailleurs sa nationalité (221), et de nul autre (222). Cette compétence englobait de même les poursuites en vertu des Slave Trade Acts (223), lois prohibant le commerce des esclaves (224) et la violation de diverses lois sur la navigation comme par exemple arborer illégalement un drapeau (225). Une législation de 1536 (226) imposa formellement à l'Amiral l'obligation de décider de ces cas selon les règles du common law, et non selon celles du droit civil dont on respectait traditionnellement les principes, mais qui en matière criminelle répugnaient au génie de droit anglais:

-
219. HOLDSWORTH, op. cit., t. 1, p. 550. On se souviendra de nos remarques précédentes à l'effet que ce fut là la compétence originale exercée par l'amiral. Toutefois il faut souligner une opinion divergente de COLOBOS, op. cit., p. 12, qui indique qu'il s'est agi avant tout de la juridiction en matière de prises de guerre; cependant la majorité des auteurs ne secondent pas cette proposition, notamment CROSS and HALL, op. cit., p. 245.
- 220.* BLACKSTONE, op. cit., t. IV, p. 265.
221. Supra n. 219.
222. Plus tard, en adoptant The Territorial Waters Jurisdiction Act, 1878, (41-42 Victoria, ch. 73) on permit aux juges municipaux d'entendre toute poursuite criminelle pour des offenses commises dans les eaux territoriales britanniques, quel que soit la nationalité de l'individu ainsi mis en cause. C'est la célèbre cause du navire allemand The Franconia qui précipita l'adoption d'une telle législation: cf. COLOBOS, op. cit., p. 94 et SMITH, op. cit., p. 11.
223. An Act to amend and consolidate the laws relating to the abolition of the slave trade: 5 George IV, ch. 113.
224. The Ship Thirteen of June: E.R. vol. 13, p. 265.
225. The King v. Barnes, the Master of the Ship Minerva: E.R. vol. 167, p. 473, en 1767 et The King v. Benson: E.R. vol. 166, p. 341.
226. 28 Henry VIII, ch. 15.

But, as this court proceeded without jury, in a method much conformed to the civil law, the exercise of a criminal jurisdiction therein was contrary to the genius of the law of England; inasmuch as a man might be there deprived of his life by the opinion of a single judge, without the judgment of his peers. (227)

Cependant le résultat effectif de cette loi fut de permettre au nouveau mode d'exercice de cette juridiction criminelle par des commissaires nommés par le Lord Chancellor et qui comprenaient l'Amiral, ou son adjoint, ainsi que trois ou quatre autres personnes; la coutume s'établit rapidement d'y nommer deux juges de common law de telle façon que rapidement le rôle de l'Amirauté se limita à celui de simple président du tribunal:

This is now the only method of trying marine felonies in the court of Admiralty; the judge of the admiralty still presiding therein, just as the lord mayor presides at the session in London. (228)

Cette compétence en matière criminelle fut finalement retirée à l'Amiral et à la cour d'amirauté en 1834 par l'attribution qui en fut faite aux cours criminelles centralisés (229) et en 1844 aux justices et commissions d'Assize de Sa Majesté (230). Cette juridiction criminelle ayant très rapidement échappée

227. BLACKSTONE, op. cit., t. IV, p. 265.

228. Ibid.

229. Central Criminal Court Act, 4-5 William IV, ch. 36, art. 22.

230. An Act for the more speedy trial of offences committed on the High Seas; 7-8 Victoria, ch. 2. Voir aussi sur ce sujet COLOMBOS, op. cit., p. 18; STOCKTON'S V. A. R. p. LXII.

au contrôle de l'amirauté (231), il s'en suivit donc que cet organisme n'influença guère le droit criminel qui continua à évoluer selon les principes traditionnels du droit anglais.

C. Juridiction de prises de guerre.

Cette compétence en matière de prises de guerre étant certes celle dont le caractère recèle le plus d'internationalisme (232), l'Amiral et incidemment les juges des cours d'amirauté s'avérèrent donc tout désignés et les plus aptes à exercer cette juridiction. Il semble que même au cours des luttes mémorables dont nous avons précédemment fait allusion, les partisans de la common law en prirent rapidement conscience, et en conséquence se sont abstenus de l'attaquer. De même ils n'exercèrent aucune revendication ferme pour la leur retirer (233), si ce n'est à quelques rares occasions au cours de l'époque de Coke (234). C'est notamment parce qu'il fut reconnu qu'on ne pouvait faire appel à la théorie des critères territoriaux pour restreindre l'activité judiciaire de l'amirauté en matière de prises de guerre que cette juridiction fut reconnue comme exclusive, même dans les cas survenant dans le domaine des tribunaux de common law (235).

La survie de la Haute Cour d'Amirauté et les bonnes grâces du législateur anglais qu'elle devait s'acquérir à

-
231. SMITH, op. cit., p. 5.
232. CROSS and HALL, op. cit., pp. 253-254.
233. COLOMBOS, op. cit., p. 798.
234. HOLDSWORTH, op. cit., t. 1, p. 564.
235. E.R. vol. 99, p. 375, à la page 387, 1781.

partir de 1840, malgré les virulentes attaques qu'elle avait dû repousser, furent en quelque sorte assurées grâce à l'exercice de cette juridiction; en effet un prestige sans précédent lui fut acquis par la sagesse des jugements rendus en la matière par Lord Stowell au cours des guerres napoléoniennes (236), juriste "... who, [...], founded his judgments on principles and gave us what no other country possessed, a body of prize law based not on theory but on decided cases" (237).

Depuis l'attribution qui fut faite à l'amiral d'une compétence extraordinaire et exclusive (238) en matière de prises de guerre (239) vers le XIV^{ème} siècle (240), aucun autre organisme ne se fit attribuer de telles commissions royales jusqu'au XIX^{ème} siècle; elle ne fut régie d'une façon statutaire qu'à partir de 1864 par l'adoption du Naval Prize Act (241), ainsi que par des amendements subséquents (242). Ainsi qu'indiqué précédemment, un tribunal des prises consistait en un organisme judiciaire dont la fonction essentielle était de décider en temps de guerre des cas de capture de propriétés ennemies dans le cadre d'activités maritimes (243)

236. HOLDSWORTH, op. cit., t. 1, p. 562; COLOMBOS, op. cit., p. 17.

237. CROSS and HALL, op. cit., p. 254.

238. Ainsi s'exprimait d'ailleurs BROWNE, op. cit., t. 2, p. 208: "Things taken on the high seas, jure belli, out of the hand of the enemy, are things of prize; and all questions of prize at sea belong exclusively to the admiralty jurisdiction."

239. BLACKSTONE, op. cit., t. IV, pp. 69, 70 et 108.

240. COLOMBOS, op. cit., p. 785; HOLDSWORTH, op. cit., t. 1, p. 562.

241. 27-28 Victoria, c. 25.

242. COLOMBOS, op. cit., p. 798.

243. COLOMBOS, op. cit., p. 799. Notons que cette définition a subi quelques modifications au cours des âges, ce dont nous discuterons plus tard.

et parfois autres en conformité du droit international (244), et dont la juridiction différait de celle en matière civile ou criminelle (245); depuis des temps immémoriaux, il fut de pratique constante en droit anglais de soumettre tous ces cas à l'amiral, et l'amirauté, pour qu'ils puissent en déterminer la légalité (246).

En guise de conclusion, il est permis d'affirmer que l'Amiral revendiqua très tôt une compétence judiciaire très vaste dans tous les domaines reliés de près ou de loin à l'activité commerciale maritime, si bien qu'il exista en un temps en Angleterre un double système d'organisation judiciaire; les tribunaux ordinaires qu'on qualifie aussi de terrestres, s'en tenaient à ce qui se passait dans les limites dites terrestres de l'Angleterre alors que ceux de l'Amirauté s'approprièrent tous les cas survenant en mer et hors les limites d'un comté du pays. De virulentes attaques des tribunaux de droit commun réduisirent considérablement ces ambitions expansionistes à des proportions beaucoup plus modestes. D'autre part la Haute Cour d'Amirauté se vit soustraire complètement sa compétence en matière criminelle pour les offenses ou crimes commis en mer, mais conserva néanmoins et exerça d'une façon exemplaire sa juridiction en matière de prises de guerre. Telle fut donc jusqu'en 1840 cette situation juridique parti-

244. BROWNE, op. cit., t. 2, p. 29.

245. HOLDSWORTH, op. cit., t. 1, p. 566.

246. Id., t. 1, pp. 563 et 568; COLOMBOS, op. cit., p. 795.

culière de la Haute Cour d'Amirauté, résultat d'une pénible et mouvementée évolution historique, et dont les seules lettres de créances furent l'usage et la coutume.

This Court, except upon the subject of prize, exercises an original jurisdiction, upon the grounds of authorized usage and established authority. The history of the laws of this country shows full well that such authorized usage and established authority are the only supports to the subject to which I have alluded. (247)

Alinéa second: Autres tribunaux.

A. Tribunaux de droit commun.

Les tribunaux ordinaires de common law possédaient théoriquement à l'origine l'autorité pour décider des cas de droit commercial ou maritime en vertu de leur compétence générale d'attribution, mais vraisemblablement à cause d'une interprétation trop littérale accordée à l'origine aux législations commandant à l'Amiral de s'en tenir dans l'exercice de ses juridictions à ce qui survenait en mer (248), hors des limites d'un comté, les juristes de common law crurent y voir une restriction à leurs propres pouvoirs judiciaires; pour cette raison ils s'en tinrent donc à ce qui prenait naissance à l'intérieur des limites du royaume (249). Ainsi leur échappèrent les domaines du droit maritime et commercial international, dits "Law Merchant" dans son sens le plus générique

247. The Atlas, E.R. vol. 166, p. 162, à la p. 165.

248. Voir notamment 1) au début du XVIIIème siècle l'affaire Cradocks, E.R. vol. 123, p. 801 et 2) l'affaire Leigh v. Burley, E.R. vol. 74, p. 946.

249. STOCKTON, op. cit., p. XLIII.

et grandement inspiré du droit civil continental, et dont les principes juridiques différaient d'ailleurs substantiellement du système de droit commun (250). Devant cet absentéisme, ce sont les tribunaux d'amirauté qui envahirent cette sphère juridique et en firent une véritable spécialité au détriment de ceux de common law dont la réaction se fit tardive, soit surtout à partir du XVIIIème siècle (251).

Une première conséquence de cette situation fut que les commerçants et marinières préférèrent pendant longtemps s'adresser aux juges de l'amirauté plutôt qu'à ceux de common law dont l'inexpérience en matière de droit commercial et maritime engendrait parfois des décisions fort surprenantes (252). En deuxième lieu il faut souligner l'importance de la doctrine de common law à l'effet que les droits des parties et en conséquence la nature de leurs recours aux tribunaux sont dans une large mesure déterminés en fonction du "remedy" ou solution que peut offrir le tribunal (253); il s'en suivit que dans plusieurs cas les tribunaux ordinaires durent se résigner à laisser intervenir la cour d'amirauté puisque eux-

250. CROSS and HALL, op. cit., pp. 243 et 247.

251. POTTER, op. cit., p. 208 et ss.

252. CROSS and HALL, op. cit., p. 251.

253. WADE, H.W.R., Administrative Law, 2e éd., Oxford, Clarendon Press, 1967, p. 96 où il écrit ce qui suit: "Rights depend upon remedies. Our legal history is rich in examples of general rules of law which have been distilled from the system of remedies as the remedies have been extended and adopted from one class of case to another." Notons que l'auteur semble voir dans ce raisonnement juridique un processus inverse à la logique habituelle, et, ajouterions-nous, notamment celle de droit civil alors que la solution ou le remède est habituellement modelé en fonction du droit existant.

mêmes ne pouvaient offrir un remède adéquat (254), ce qui les empêchait alors d'exercer leur compétence théorique. C'est ainsi par exemple que ne disposant pas de la procédure de la saisie-arrêt avant jugement, pas plus que l'action dite "in rem", ces organismes judiciaires ne pouvaient saisir la propriété dite maritime, ou autre selon le cas, d'un défendeur étranger qui se trouvait temporairement dans leurs limites juridictionnelles, afin de garantir la teneur d'un éventuel jugement, pas plus d'ailleurs qu'ils ne pouvaient empiéter sur le domaine territorial maritime de l'Amiral, rendant ainsi bien souvent illusoire tout recours judiciaire; quant à la Haute Cour d'Amirauté, elle utilisait en semblables cas la procédure de l'action in rem particulière aux juridictions maritimes et qui consistait à procéder directement contre la propriété du défendeur qui se trouvait dans ses limites juridictionnelles, plutôt que contre la personne physique du défendeur (255). Cette dernière illustration démontre bien que la cour d'amirauté disposait d'outils procéduraux adoptés à l'administration de ce "merchant law" ou droit commercial maritime, ce que les tribunaux de common law ne devaient acquérir, que subséquentement en tentant de développer au cours des âges

254. HOLDSWORTH, op. cit., t. 1, p. 554. Dans Hamilton v. Fraser, 1 R.J.R.Q.115, à la page 120, le juge Sewell affirme ce qui suit quant à cet état de fait: "The admiral hath jurisdiction when the common law cannot give remedy."

255. Un tel cas nous est rapporté par HOLDSWORTH, op. cit., t. 1, p. 555, ainsi qu'un autre nous démontrant que les tribunaux ordinaires de droit commun ne disposaient point dans plusieurs cas des moyens procéduraux adéquats pour offrir une solution valable, réaliste et efficace. Voir aussi les divers propos tenus dans The Vraw Maria: E.R. vol. 167, p. 597 et The Three Sisters, STUART'S V-A.R. vol. II, p. 370.

des "remedies" appropriés (256). Finalement la procédure suivie devant l'amirauté faisait preuve de beaucoup moins de formalisme que celle de droit commun et en conséquence procurait une justice plus expéditive, satisfaisant ainsi aux vœux et désirs tant des commerçants que des marinières (257). Bref, c'est en ces termes qu'un auteur résume cette popularité d'une juridiction commerciale maritime comme celle de l'amirauté en Angleterre, championne du droit civil, au détriment des tribunaux de droit commun:

This may be supported from a contemporary pamphlet on the "Reasons why the merchants both English and Foreign desire liberty to try cases by the Civil Law". The reasons may be summarised as follows: (i) foreigners only understood the civil law; (ii) if contracts were drawn abroad there were only civilious available for the purpose; (iii) civil law was the Jus Gentium; (iv) civil law was closer to the law merchant than was the common law; (v) process of the civil law was more effective where a party was absent and especially in the matter of reception of evidence; and (vi) the common law judges, forming a part of the High Court of Delegates could prevent injustice. (258)

Ce n'est donc que suite à de nombreux brefs de prohibition émis à l'encontre de l'activité judiciaire de l'amirauté que les tribunaux de droit commun récupérèrent leur

256. HOLDSWORTH, op. cit., t. 5, pp. 128 et 134.

257. Id., t. 1, p. 555 et t. 5, p. 134. CROSS and HALL, op. cit., pp. 244 et 251.

258. POTTER, op. cit., p. 199. Quant à la High Court of Delegates, elle consistait en une cour extraordinaire d'appel des décisions de la Haute Cour d'Amirauté. A la page 204, ce même auteur indique ce qui suit: "This court seems to have had its rise in the practice of appealing from the Admiralty to the Council which issued ad hoc commissions to persons learned in the civil law and others to hear and determine the matter."

compétence dans le domaine commercial international et national ainsi que dans de nombreux cas de droit maritime car, comme le soulignait Lord Mansfield du Conseil Privé dans l'affaire Lindo v. Rodney, ces lois précisant les limites territoriales de l'activité de l'Amiral n'excluaient pas les organismes de common law:

The statutes don't exclude the common law in any case, and they confine the Admiralty by the locality of the thing done, which is the cause of action, it must be done on the high seas, if done in ports, havens or rivers, within the body of a county of the realm; the Admiralty is excluded. (259)

Il s'en suivit que d'une façon générale seule la procédure devint un caractère distinctif des tribunaux d'amirauté. Bref une scission s'était opérée entre le droit commercial et le droit maritime, le premier appartenant dorénavant presque en exclusivité aux organismes de common law, et le second concurremment à ces deux ordres judiciaires.

B. Agents consulaires.

Il appert aussi que certains officiers consulaires exerçaient à l'étranger une certaine compétence en matière maritime commerciale qu'il en est fait état dans The Smyrna (260) et The Laconia (261).

Paragraphe second: Période 1840-1873

En Angleterre, l'année 1840 fut en quelque sorte la

259. E.R. vol. 99, p. 375, à la p. 385; c'est plus précisément dans Le Caux v. Eden (1781) qu'on y réfère.

260. E.R. vol. 15, p. 965.

261. E.R. vol. 167, p. 321.

pierre d'achoppement du système des tribunaux maritimes et le point de départ d'une libéralisation de telles institutions. Pour mieux comprendre cet énoncé, les trois sujets suivants retiendront l'attention:

- Nouveau statut juridique de la Haute Cour d'Amirauté
- Compétence d'amirauté statutaire des cours de comté
- Réforme de 1873 et la Haute Cour de Justice en Angleterre.

Article premier: Nouveau statut juridique de la Haute Cour d'Amirauté

Avec l'avènement de l'ère victorienne, la Haute Cour d'Amirauté connut un sort meilleur de la part du législateur qui tenta de redorer son blazon devenu fade à la suite des nombreuses luttes interjuridictionnelles.

1. Lois de 1840

Tout d'abord une législation de 1840 intitulée "An Act to improve the Practice and extend the Jurisdiction of the High Court of Admiralty of England (262) attribua divers cas de réclamations à la compétence de ce tribunal, compétence qui précédemment lui avait été vigoureusement contestée et même retirée. Plus généralement on lui conféra autorité sur des questions incidentes à certaines réclamations principales; on qualifie habituellement cette compétence comme statutaire par

262. 3-4 Victoria, ch. 65. Lord Watson lui-même du Conseil privé attacha une grande importance au titre de cette loi pour en interpréter les dispositions subséquentes: cf. The Henrich Bjorn (1886) 11 A. C. 270, à la p. 277.

opposition à sa compétence inhérente de statuer sur certains sujets de droit maritime sans l'appui d'un texte législatif formel et sans risquer l'intervention des tribunaux supérieurs de droit commun (263). Cette compétence additionnelle englobait entre autres choses et moyennant certaines conditions, les cas d'hypothèque maritime (article III), de détermination du titre ou de la propriété du navire (article IV) ainsi que tous les cas de sauvetage, touage, dommage à tout navire, ou les réclamations pour fourniture d'effets nécessaires à des navires étrangers "... whether such ship or vessel may have been within the Body of a County, or upon the High Seas, at the time when the Services were rendered or Damage received, or Necessaries furnished, in respect of which such claim is made" (article vi). En ce dernier cas cependant on n'accordait pas seulement compétence sur des questions incidentes, mais pour la première fois sur des sujets généraux de réclamations dites maritimes en prenant soin toutefois de faire exception aux restrictions antérieures imposées à l'Amiral dans l'exercice de ses fonctions. D'ailleurs le Conseil privé fit observer que les sujets nommés de compétence tels qu'inscrits dans cette loi s'entendaient aussi bien à ce qui survenait en mer que dans les limites d'un corps de comté (264). Ce stratagème avait pour

263. On ne peut formellement énumérer les sujets faisant partie de cette compétence inhérente puisque, comme nous l'avons mentionné, cette juridiction reposait sur de purs critères territoriaux. Cependant plusieurs auteurs ont tenté de les regrouper: cf. supra pp. 57 et 58. Voir aussi la distinction que fait BURCHELL, *op. cit.*, p. 4, entre "statutory jurisdiction" et "inherent jurisdiction" de la cour d'amirauté.

264. The Zeta, 1893 A.C. 468.

objet évident de faire échec aux objections soutenues des juristes de common law et d'admettre le principe de la possibilité d'une compétence concurrente accrue de ces deux juridictions. Quant à cette compétence inhérente, la loi de 1840 nous fournit à l'article IV de précieux indices quant à son contenu lorsque référant à la compétence principale, elle énumère les cas de possession, de sauvetage, dommages, salaires et emprunt à la grosse aventure (265). Ne serait-ce point là ce qu'il faut entendre par juridiction inhérente de la Haute Cour d'Amirauté? A notre avis tout porterait à le croire.

Il faut également souligner que l'article XXII, autorisait des renvois à la Haute Cour d'Amirauté, à la demande de Sa Majesté et de son Conseil Privé, pour disposer de questions relatives à la distribution de butin de guerre (266). Il appert du vocabulaire juridique même de cette loi qu'il existe une distinction fondamentale entre la juridiction en matière de prises de guerre (prize jurisdiction) et celle en matière de butin de guerre (jurisdiction concerning booty of war). C'est ainsi d'ailleurs qu'un auteur s'exprime sur la nature de cette différence:

Prize differs from booty, for the former is taken by a maritime force, and the latter by a land force. (267)

-
265. En anglais, i.e. " ... , arising in any Cause of Possession, Salvage, Damage, Wages, or bottomry, ... "
266. Cette loi anglaise utilise l'expression "Booty of War".
267. SIMONDS, Lord, Halsbury's Law of England, t. 30, 3e éd., London, Butterworth and Co. (Publishers) Ltd., 1952, p. 640. Aussi voir BLACK, Henry Campbell, Law Dictionary, 4e éd., St. Paul Minn., West Publishing Co., pp. 229 et 1362.

Bien que pour les cas de butin de guerre on puisse retrouver un fondement législatif, ce qui n'était pas à cette date le cas pour les prises de guerre, il serait néanmoins difficile de l'assimiler à la compétence de la Haute Cour d'Amirauté en matière civile, et ce pour deux raisons principales: d'abord parce que ce pouvoir judiciaire ne pouvait s'exercer qu'à la demande expresse du pouvoir exécutif et ensuite, comme le spécifie l'article XXII, parce qu'on devait l'exercer comme dans les cas de prises, lui conférant du même coup un caractère extraordinaire vu les principes juridiques particuliers à y être observés (268).

Un autre important objet de cette législation fut de conférer un caractère de permanence à l'organisation et au fonctionnement de cette cour. Tandis que les deux premiers articles établissaient des règles relatives aux auxiliaires de la justice qu'étaient les juges et les avocats, d'autres explicitaient la nature des témoignages à y être autorisés (Articles VII, VIII, et X), de même que la nature de ses pouvoirs d'assignation des témoins; aussi le législateur y traitait du mépris de cour (Article XI), de l'autorité et de la force d'exécution de ses jugements (Article XVII). Egalement il y autorisait l'adoption de règles de cour et de pratique (Article XVIII). Cependant l'un des plus importants articles disposait du statut du juge de la Haute Cour d'Amirauté dans les cas

268. Par surcroît il faut souligner que cette disposition se retrouvait à la fin de la loi, et non point parmi les cas de compétence civile au début de ce même texte.

d'erreur dans ses jugements en lui conférant des privilèges et des immunités identiques à ceux de ses confrères des tribunaux supérieurs de droit commun (Article XIX). Bref le législateur s'ingénia à énoncer et clarifier diverses notions juridictionnelles (269) qui avaient prêté flanc aux attaques des juristes de common law, ainsi qu'à en accroître la compétence. De même il faut souligner la nouvelle compétence d'appel de la cour dans la révision des décisions des juges de paix ou des Commissaires des Cinq Ports en matière de sauvetage (Article V); il est à remarquer que cette dernière juridiction possédait une compétence territoriale limitée et inhérente en matière de sauvetage alors que celle des juges de paix était purement statutaire (270).

Presque simultanément à l'adoption de la loi précitée le parlement anglais en adopta une autre intitulée "An Act to make Provision for the Judge, Registrar, and Marshall of the High Court of Admiralty of England" (271) afin de régir d'une façon plus formelle les droits et obligations se rattachant à l'exercice de ces trois fonctions, notamment en ce qui

269. Par règles juridictionnelles, il ne faut pas simplement entendre celles relatives à la compétence, mais également celles qui concernent la pratique et la procédure de la cour. De plus le terme "practice" de l'intitulé de la loi signifierait dans son sens le plus générique "the form or mode or proceeding in courts of justice for the enforcement of rights or the redress of wrong, as distinguished from the substantive law which gives the right or denounces the wrong." Cf. Black's Law Dictionary, op. cit., p. 1335.

270. Cf. (1821 U.K.) 1-2 George III, c. 75 et c. 76.

271. 3-4 Victoria, c. 66.

concerne leur nomination et salaire; seule auparavant avait fait l'objet d'une telle attention les postes de registraire des cours d'amirauté et de prises (272). Cette seconde pièce législative confirme le désir de réforme de l'organisme judiciaire de l'amirauté afin d'une part de clarifier son statut et son mode de fonctionnement, et d'autre part de parfaire sa constitution immémoriale et non écrite. En contre partie de ces bénéfiques législatifs, il appert que cette Haute Cour dut s'accommoder de la préséance des tribunaux de common law en matière d'interprétation statutaire ainsi qu'en font état les propos suivants du Dr. Lushington:

Now, in the construction of a statute, it is an established rule that the Court of Admiralty shall act in conformity with the decisions of the Courts of Common Law, and for strong and wise reasons, too apparent to require comment. (273)

2. Loi de 1861:

Quelques années plus tard, soit en 1861, une législation vint considérablement accroître la compétence de la Haute Cour d'Amirauté et clarifier maints points de pratique et de procédure; elle s'intitulait An Act to extend the Jurisdiction and improve the Practice of the High Court of

-
272. An Act for regulating the Offices of Registrars of Admiralty and Prize Courts; (1810) 50 George III, c. 118.
273. The Earl of Auckland (1861): E.R. vol. 167, p. 77.

Admiralty (274). L'impression générale des auteurs concernant le premier groupe de ces dispositions est à l'effet qu'on a voulu redonner à cette cour la majeure partie de la compétence qu'elle possédait autrefois en matière maritime en complétant l'énumération des sujets déjà inscrits dans la loi de 1840:

The enlargement of jurisdiction was granted by the Legislatures to remedy a grievance, and in consequence the Privy Council holds that such legislation ought to be construed liberally so as to afford as great relief as the fair meaning of the language will permit.
(275)

Fait significatif et distinct de ce qu'on avait pu constater en 1840, le législateur britannique qui procéda pour l'attribution de cette compétence par l'énumération pure et simple de sujets, sans faire exception expresse aux limitations intrinsèques des pouvoirs de l'amirauté et de son organisme judiciaire à l'égard des limites de comté ou de la haute mer. L'interprétation judiciaire de ces dispositions fut à l'effet que le législateur n'avait point désiré dans ces cas attacher quelque importance à ces antérieures restrictions et

-
274. 24 Victoria, c. 10. Il est intéressant de noter que le titre de la présente loi est à l'inverse de celui de 1840 concernant le même sujet. Serait-ce qu'en ce cas-ci on ait voulu accorder priorité à l'extension de la compétence de la cour plutôt qu'à la pratique? La seule disposition caligraphique du titre jointe aux divers articles de cette loi semble justifier une telle opinion. D'ailleurs dans The Idas (1863), le Dr. Lushington affirmait considérer "... This statute to be remedial and intended to supply an existing want of effectual jurisdiction"; cf. E.R. vol. 167, p. 300, à la p. 302.
275. Cette opinion du Conseil Privé fut exprimée dans The Pieve Superiore, L.R., 5 A.C. 482, à la p. 492.

en conséquence ce tribunal devait détenir la compétence nécessaire pour décider de tous ces cas, quel qu'en soit le lieu de survenance (276).

Une seconde série d'articles de cette loi consistait à clarifier à maints égards le statut de la cour et à en préciser le mode de fonctionnement, la pratique et la procédure; plusieurs d'entre eux répondaient explicitement aux arguments et objections de Coke et de ses disciples en redonnant à la Haute Cour d'Amirauté le statut juridique honorable qui lui avait pour un temps échappé. Il faut notamment citer l'article XIV qui statuait que "The High Court of Admiralty shall be a court of record for all intents and purposes" (277) et l'article XXXI qui affirmait que "In any Cause in the High Court of Admiralty Bail may be taken to answer the Judgment as well of the said Court as of the Court of Appeals, ..." car on se rappellera les tentatives des juristes de common law d'empêcher l'utilisation de cette procédure particulière à l'Amirauté qui consistait à arrêter la propriété du défendeur et à exiger pour sa remise un cautionnement dont la fonction était de garantir sa comparution ou l'exécution d'un éventuel jugement. La réplique de l'amirauté avant l'adoption de cette loi était à l'effet que les biens ainsi saisis tenaient lieu et place du défendeur selon une ancienne procé-

276. Nous discuterons de chacun de ces sujets au cours de la seconde partie de notre travail.

277. STOCKTON, op. cit., p. LIV

ture, que l'argent versé en cour tenait lieu et place des biens ainsi saisis, et que par conséquent il ne s'agissait point là d'une obligation collatérale dont pouvaient seuls se prévaloir les "courts of record" (278). La situation était d'autant plus clarifiée après deux siècles de conflit que le dernier de ses articles stipulait ce qui suit:

The Jurisdiction conferred by this Act on the High Court of Admiralty may be exercised either by proceedings in rem or by proceeding in personam.

Bref c'était la première fois que le législateur britannique utilisait les expressions de procédure in rem ou in personam (279), bien qu'en pratique il s'agissait là de termes usuels pour les juristes de l'amirauté; du même coup on confirmait l'emploi d'une procédure datant de plusieurs siècles.

On abordait aussi dans cette loi divers autres sujets tels la force d'exécution des jugements de ce tribunal (Article XV), l'opposabilité de ses interventions face aux autres organismes judiciaires (Article XVI) de même que plusieurs autres sujets de pratique et de procédure afin qu'à tous égards la Haute Cour d'Amirauté puisse se prévaloir explicitement de dispositions législatives conférant des pouvoirs, droits et

-
278. Plusieurs auteurs ont mis en doute le bien fondé de cette objection soulevée par Coke; STOCKTON, supra n. 277, nous entretient de cette controverse entre juristes. Voir de même WISWALL, op. cit., p. 155 et ss.
279. Pour constater que ces expressions faisaient partie du vocabulaire juridique usuel en matière d'amirauté et que des théories sophistiquées s'y sont greffées, voir The Bold Buccleugh, E.R. vol. 13, p. 884, en 1851. De même WISWALL, op. cit., p. 155 et ss.

obligations généralement propres à toute autre organisation judiciaire. Toutes ces remarques nous permettent d'affirmer sans équivoque que The Admiralty Court Act, 1861 constituait la consolidation de la majorité des attributs judiciaires de l'Amirauté et sa plus célèbre victoire législative depuis plusieurs décennies.

3. Loi de 1864:

Quant à la juridiction de la Haute Cour d'Amirauté en matière de prises (280), elle fit l'objet d'une législation intitulée The Naval Prize Act, 1864 (281). Ainsi que l'énonçait le préambule de cette loi; il s'agissait pour la première fois de conférer un caractère de permanence à l'exercice de cette juridiction:

Whereas it is expedient to enact permanently,
[...] such Provisions concerning Naval Prize,
and Matters connected therewith, ...

Par conséquent le législateur mettait ainsi fin au système des commissions royales qui prévalait depuis le XIII^{ème} siècle en la matière.

La Haute Cour d'Amirauté se voyait attribuer une compétence originale de première instance pour tous les domaines de sa majesté (Article 4) avec possibilité d'appel de ses décisions au comité judiciaire du conseil privé (article

280. SIMONDS, op. cit., t. 30, p. 638 où l'auteur la définit ainsi: "Prize is the term applied to a ship or goods captured by the maritime force of a belligerent at sea or seized in ports."

281. Supra n. 241.

5 et ss). Bref cette loi comprenait six parties qui, mise à part la dernière concernant des dispositions diversés, traitaient des sujets suivants: les tribunaux de prises proprement dits, la procédure à y être suivie, des cas particuliers de capture, sauvetage des prises de l'ennemi et bénéfécés de prises aux officiers de sa majesté (Prize Bounty).

En conclusion nous pourrions affirmer que cette troisième législation en moins de vingt ans concernant l'étendue de la juridiction de la Haute Cour d'Amirauté avait pour résultat immédiat de mettre un terme aux rivalités juridictionnelles antérieures, de clarifier son statut juridique et d'encourager le recours à ses services en consolidant sa compétence statutaire aussi bien qu'inhérente. Il n'en fallait pas plus, dit-on, pour sauvegarder le premier rang de la force britannique en matière maritime et favoriser l'expansion de son commerce extérieur (282). Cependant, afin d'éviter tout nouvel affrontement, le législateur eut soin de ne point restreindre la compétence des tribunaux de droit commun:

The legislature however was careful to provide that the increased jurisdiction given to the Admiralty should not in any way interfere with the exercise of concurrent jurisdictions by the Courts of Common Law and Equity in respect of the same subject matters. There were a few exceptions, however, over which the Admiralty continued to have exclusive jurisdiction. (283)

282. POTTER, op. cit., p. 204.

283. STOCKTON, op. cit., p. LXV.

Article second: Compétence d'amirauté des cours de comté

Afin de favoriser l'accès aux tribunaux maritimes, mais surtout à la procédure de l'amirauté dont l'exercice s'était avéré propice à l'expansion du commerce maritime britannique, on jugea bon en 1868 d'attribuer une compétence sur des sujets de droit maritime aux cours de comté puisque ces organismes jouissaient d'une organisation territoriale plus diversifiée et par conséquent plus accessible aux commerçants et marinières. The County Courts Admiralty Jurisdiction Act, 1868 (284), complété l'année suivante par The County Courts Admiralty Jurisdiction Amendment Act, 1869 (285), leur conférait une compétence civile sur certains sujets de droit maritime, compétence qui n'appartenait pas nécessairement à la Haute Cour d'Amirauté, mais dont l'importance monétaire était généralement moindre (286); il faut donc noter que cette compétence était purement statutaire et qu'en conséquence elle ne devait pas s'écarter des cadres de la loi attributrice. Par ailleurs l'article 4 de la législation de 1868 indiquait que ces tribunaux ne pouvaient exercer de compétence en vertu du Naval Prize Act de 1864.

Notre précédente assertion à l'effet que les cours de comté n'étaient point considérées comme cour d'amirauté, au même titre que la Haute Cour elle-même, mais détenaient

-
284. 31-32 Victoria, c. 71.
285. 32-33 Victoria, c. 51.
286. 31-32 Victoria, c. 71, art. 2, et 32-33 Victoria, c. 51, art. 3.

simplement une certaine juridiction d'amirauté, se justifie notamment en regard de la loi de 1868 dont l'article 10 se lisait ainsi:

In an Admiralty Cause in a County Court the Cause shall be heard and determined in like manner as ordinary Civil Causes are now heard and determined in County Courts; save and except that in any Admiralty Cause of Salvage, Towage, or Collision the County Court Judge shall, if he think fit, or on the request of either Party to such Cause, be assisted by two Nautical Assessors in the same Way as the judge of the High Court of Admiralty is now assisted by Nautical Assessors.

Hors ce qui constituait le caractère distinctif d'une juridiction d'amirauté, telle que cette expression fut habituellement entendue dans le droit maritime britannique, c'était le droit substantif et la procédure particulière qu'on y observait; au contraire devant ces cours de comté on devait procéder comme dans tout autre cas de poursuite civile ainsi que l'énonçait l'article précité. Cette inconsistance entre le qualificatif de "jurisdiction d'amirauté" et les règles procédurales à y être suivies dut certes être rapidement mise à jour puisque l'année suivante, soit en 1869, le législateur remédia partiellement à cette difficulté en édictant ce qui suit:

The jurisdiction conferred by this Act and by the County Courts Admiralty Jurisdiction Act, 1868, may be exercised either by proceedings in rem or by proceedings in personam. (287).

Ce fut donc par cette disposition qu'aurait été attribuée une certaine juridiction dite d'amirauté en permettant l'utilisation de la procédure ou du "remedy" particu-

lier de la Haute Cour d'amirauté ainsi qu'il en ait fait explicitement mention dans The Aline (288); il semblerait par ailleurs qu'il s'agit là d'un emploi au sens analogique du qualificatif "d'amirauté" puisque ce caractère ne s'obtient pas par le seul usage de la procédure "in rem", bien que ce soit l'un des signes distinctifs.

Article troisième: Haute Cour de Justice:

En 1873, le législateur anglais procède à une réforme de son système d'organisation judiciaire et adopte pour ce faire le Supreme Court of Judicature Act, 1873 (289) qui devint en vigueur le premier novembre 1875; les traits caractéristiques de cette loi furent premièrement de réunir sous un seul dénominateur divers tribunaux contemporains (Article 3) dont la Haute Cour d'Amirauté (290), et deuxièmement d'en structurer l'organisation en deux niveaux hiérarchiques (Article 4), l'un de première instance connu sous le nom de "Her Majesty's High Court of Justice" et l'autre d'appel sous le terme de "Her Majesty's Court of Appeal". En conséquence disparaissait à proprement parler l'organisme judiciaire connu depuis plusieurs siècles sous le nom de Haute Cour d'Amirauté d'Angleterre; sa juridiction qui devait être exercée par la "Probate, Divorce

288. E.R. vol. 166, p. 514, à la p. 517.

289. 36-37 Victoria, c. 66.

290. Parmi ces autres tribunaux, il faut souligner ceux-ci: The High Court of Chancery of England, The Court of Queen's Bench, The Court of Common Pleas at Westminster, The Court of Exchequer, The Court of Probate, The Court for Divorce and Matrimonial Causes et The London Court of Bankruptcy.

and Admiralty Division" (Article 31), appartiendrait dorénavant à la Haute Cour de Justice ainsi que l'énonçait l'article 16 de cette loi:

16. The High Court of Justice shall be a Superior Court of Record, and, subject as in this Act mentioned, there shall be transferred to and vested in the said High Court of Justice the jurisdiction which, at the commencement of this Act, was vested in, or capable of being exercised by, all or any of the Courts following: (That is to say,) [...]

(5) The High Court of Admiralty,

Il s'agissait en fait d'une substitution d'organismes mais sans en affecter à proprement parler la sphère de compétence (291). Quant à la procédure à y être observée en amirauté, elle conservait son caractère original ainsi qu'en font foi les articles 69 et 70, de même que les règles de procédure provisoires contenues en Annexe.

Cette réforme, en plus d'améliorer considérablement le système d'administration de la justice en Angleterre, avait en matière d'amirauté l'immense avantage de mettre fin aux luttes interjuridictionnelles antérieures; en effet, même si la Haute Cour de Justice était partagée en cinq divisions distinctes (Article 31) et que chacune possédait une compétence propre, ces dernières n'en demeuraient pas moins partie intégrante d'un même organisme judiciaire. Les motifs de divergence et les intérêts souvent opposés d'antan se voyaient ainsi aplanis

291. HOWELL, Alfred, Admiralty Law, Canada, Toronto, The Carswell Co. Ltd., 1893, p. 207. The Ship Pacifica, 1925 R.C.E. 32, à la p. 38.

alors que le législateur britannique réussissait une réconciliation entre les tribunaux d'amirauté et ceux de droit commun, tout en préservant leur caractère distinctif.

Section seconde: Au Canada

Bien qu'au cours de la période comprise entre 1760 et 1867 on ne peut retracer qu'une organisation unique de tribunaux maritimes au Canada, soit celle des cours de vice-amirauté, il demeure néanmoins que ces dernières connurent un double régime juridique. Tout d'abord à partir de 1764 l'organisation et le fonctionnement de ces organismes judiciaires reposent sur des commissions émises par le Lord High Admiral, ou ses commissaires, alors qu'en 1863 une loi anglaise vient structurer ce système en leur conférant un caractère de permanence et en les régissant par des règles uniformes. Chacune de ces époques retiendra donc l'attention, mais en un troisième paragraphe on tentera de découvrir si d'autres tribunaux possédaient une compétence pour statuer sur des litiges de droit maritime puisqu'en Angleterre les cours supérieures de droit commun exerçaient souvent cette compétence.

Paragraphe premier: Commissions de vice-amiral portant création de Cour de Vice-amirauté (1764-1863):

1. Généralités:

Ainsi que l'énonce clairement un auteur, le système

britannique des organismes judiciaires d'amirauté fit son apparition sur le continent nord-américain avec l'implantation des autres institutions juridiques britanniques:

British Admiralty jurisdiction and Admiralty Courts, including Prize and Instance Courts, may be said to have been introduced with British rule on the North American continent. (292)

La raison principale qui motiva leur implantation fut de rendre plus accessible les recours à un tribunal maritime car il n'était pas toujours possible, vu les distances séparant les colonies britanniques de leur métropole, de s'adresser à la Haute Cour elle-même (293). C'est ainsi qu'à l'origine les gouverneurs des possessions anglaises de l'Amérique du Nord qui tenaient leur nomination de la couronne, en étaient habituellement vice-amiraux (294); d'ailleurs un article de leurs instructions émises sous le sceau royal, référait à l'attribution postérieure d'un tel titre et leur faisait obligation de bien s'acquitter de ces fonctions (295). Quant aux origines

-
292. HOWELL, op. cit., p. XV. Propos similaires de HOLDSWORTH, op. cit., vol. XI, p. 60.
293. Telle est la justification apportée par le Dr Lushington siégeant à titre de juge de cette cour dans The Peerless, E.R. vol. 167, p. 16.
294. HOLDSWORTH, op. cit., t. 11, p. 60. Pour sa part HOWELL, op. cit., p. XV, précise qu'ils étaient ex-officio vice-amiraux mais nous croyons que cet énoncé n'est véridique qu'à partir de 1863 avec l'adoption du Vice Admiralty Courts Act: 26 Victoria, c. 24. Avant cette date seule une commission expresse autorisait les gouverneurs à se prévaloir de ce titre.
295. Voir à titre d'exemples l'article 66 des instructions au gouverneur Murray en 1763 et l'article 50 de celles à Lord Dorchester en 1786: (1) Documents relating to the Constitutional History of Canada, 1759-1791, Ottawa, Imprimeur du roi, 1918, pp. 201, 610 et 833, (2) Documents relatifs à l'histoire constitutionnelle du Canada, 1759-1791, Ottawa, Imprimeur du roi, 1919, pp. 176, 595 et 819.

et au rôle de cet officier public, voici les commentaires du Dr. Croke de la cour de vice-amirauté d'Halifax:

Upon the establishment of colonial governments it was thought proper to invest the governor with the same civil and maritime powers, and therefore it became usual for the Lord High Admiral, or the Lord Commissioners, to grant a commission of vice-admiral to them. The office thus conferred upon the governor was precisely the same with that of the vice-admirals in England, and was confined to the civil and maritime jurisdiction, which was the original branch of the admiral's authority.

Et plus loin:

In England the office has fallen into disuse, no vice-admirals have been for many years generally appointed, and their functions have been performed by the High Court of Admiralty and its officers. In the colonies, patents of vice-admiral are continued to be granted to the governors: but most of their duties are in practice superseded by the general establishment of Courts of Vice-Admiralty; [...]. (296)

Ces commissions expresses de vice-amiral comportaient le pouvoir d'exercer d'une part des fonctions administratives et d'autre part des fonctions judiciaires (297), notamment en ce dernier cas l'autorité nécessaire pour siéger à titre de juge d'une cour de vice-amirauté, ou d'y nommer un officier public pour agir en cette capacité (298). Il est à noter cependant que le seul titre de vice-amiral ne comportait pas en soi l'autorité nécessaire pour agir comme juge de vice-amirauté, ni celle de procéder à une telle nomination, et que

296. The Little Joe (1813), Stewart's V.-A. R. 394, aux pages 406 et 407.

297. SCOTT, op. cit., p. 417.

298. L'HEUREUX, loc. cit., p. 286.

dans tous ces cas l'autorisation devait être expresse (299).

Ainsi peut-on donc qualifier le contenu juridique de ces commissions:

All the powers of vice-admiralty within his majesty's dominion are derived from the high admiral, or the commissioners of the admiralty of England, as inherent and incident to that office. Accordingly, by virtue of their commission, the lords of the admiralty are authorized to erect courts of vice-admiralty in North America, [...]. (300)

Une de ces premières commissions aurait été émise en 1678 au gouverneur Andros de New-York (301), mais au Canada, suite au changement de domination, ce ne fut qu'en 1764 que le gouverneur en chef de la province de Québec se vit octroyer de tels attributs (302), car durant le régime militaire il n'exista pas de juridiction maritime (303). Le juge Stuart nous décrit en ces termes ce changement dans l'organisation judiciaire maritime:

This [French] jurisdiction was superseded as well by the cession of Canada as by the express introduction of the Admiralty jurisdiction of England by the commission to Sir James Murray, dated the 19th March, 1764, since continued to successive Governors. (304)

-
299. C'est ce qui ressort de l'affaire The John (1814), E.R. vol. 165, p. 1349. Suite à ce jugement, une loi de 1816 serait venue régulariser des situations analogues et légaliser des nominations de juges antérieurement illégales: cf. An Act to render valid the Judicial Acts of Surrogates of Vice-Admiralty Courts abroad, during vacancies in office of Judges of such courts, (1816) 56 George 3, c. 82.
300. BROWNE, op. cit., t. 2, p. 490.
301. Supra n. 292. Il y aurait eu établissement de 12 tribunaux de vice-amirauté sur les côtes de l'Atlantique et de la région des Antilles.
302. HOWELL, op. cit., p. XVII. SCOTT, op. cit., pp. 82-83.
303. SCOTT, op. cit., p. 435.
304. STUART's V.A.R. op. cit., p. VI.

Plus spécifiquement c'est en ces termes et sur les sujets suivants que s'est faite l'attribution des pouvoirs judiciaires de Murray en matière maritime:

We, confining very much in your fidelity, care, and circumspection in this behalf, do by these presents, which are to continue during our pleasure only, constitute and depute you, the said James Murray, Esquire, our Captain General and Governour in Chief aforesaid, our Vice-Admiral, Commissary, and Deputy in the Office of Vice-Admiralty in our province of Quebec aforesaid, and territories thereon depending, and in the maritime parts of the same and thereto adjoining whatsoever; [...] (305)

La pratique s'établit rapidement pour les gouverneurs de ne point exercer personnellement ces fonctions judiciaires, mais de procéder à la nomination d'un juge pour s'acquitter de cette tâche (306); des lettres-patentes leur étaient alors octroyées par l'amirauté anglaise tant pour confirmer cette nomination que pour délimiter leurs pouvoirs judiciaires. Leur rédaction se ressemblait et d'une façon générale apparaissait ce qui suit:

And we do hereby grant unto you full power to take cognizance of, and proceed in, all causes civil and maritime, [...], done or to be done as well in, upon or by the sea or public streams, fresh waters, ports, rivers, creeks and places over flowed whatsoever,

-
305. MASERES, A Collection of Several Commissions and other Public Instruments, S.R. Publishers Ltd. and Johnson Reprint Corp. U.S.A., 1966, p. 113: Extrait de "Commission of Vice-Admiralty". Ensuite on procédait à une énumération exhaustive de sujets appartenant autrefois à la juridiction de l'amirauté.
306. Pour une liste des juges de l'amirauté voir: ROY, Pierre-Georges, Les juges de la Province de Québec, Québec, Imprimeur du roi, 1933, p. XXVII. Aussi STUART's V.-A.R. Appendice, pp. 390-391.

within the ebbing and flowing of the sea, or high water mark, as upon any of the shores or banks adjoining to them or either of them, [...], to hear and determine according to the civil and maritime laws and customs of our High Court of Admiralty of England, [...]. (307)

L'exercice de telles fonctions comportait pour le juge, tant en vertu de sa commission que d'un usage immémorial, le droit de percevoir des frais ou émoluments des parties elles-mêmes (308), mais dès 1832 Londres intervient par voie législative et restreint le caractère discrétionnaire d'un tel pouvoir (309). Vers la moitié du XIXième siècle, de tels tribunaux s'étaient implantés dans les colonies du Bas-Canada à Québec, du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse, de l'Ile du Prince Edouard, de la Colombie britannique, de l'Ile de Vancouver ou Victoria, et finalement de Terre-Neuve (310), toutes étant devenues par la suite comprise dans la fédération canadienne. Quant à la cour de vice-amirauté de Québec, voici quelles furent successivement les limites territoriales d'ex-

-
307. Extrait des Lettres Patentes de nomination de Henri Black au poste de juge de vice-amirauté à Québec en 1838: STUART'S V.A.R. pp. 376-377.
308. Supra n. 305. Aussi Wilson v. Kerr, 1 R.J.R.Q. 298.
309. An Act to regulate the practice and the fees in the Vice-Admiralty Courts Abroad, and to obviate doubts as to their jurisdiction: 2 William IV, c. 51.
310. AUDETTE, Louis Arthur, The Practice of Exchequer Court of Canada, Ottawa, Thoburn and Co., 1895, p. 361; HOWELL op. cit., p. XVI et ss. CLEMENT, W.H.P., The Law of the Canadian Constitution, 3e éd., Toronto, Carswell Co., 1916, p. 238. Pour une liste complète de toutes les cours de Vice-Amirauté existant en 1863, voir la "Schedule A" du Vice-Admiralty Courts Act précité: on y retrouve le nom des sept cours établies au Canada.

exercice de sa compétence (311):

The commission to the Judge at Quebec originally included Upper and Lower Canada, as forming the Old Province of Quebec; but at their severance, and upon their reunion, it was limited to the present Province of Quebec.
(312)

Jusqu'à la création du comité judiciaire du conseil privé en 1824 (313), il y avait toujours eu possibilité d'appel de leurs décisions à la Haute Cour d'Amirauté en Angleterre (314) d'où originait cette délégation d'autorité. Ce recours, ordinairement prévu dans les commission elles-mêmes (315), reposait vraisemblablement sur une loi de 1566 intitulée An Act for the abridgment of appeales in suites Cyvill and Maryne Causes (316), mais occasionnellement, pour des raisons que même un juge de cette Haute Cour semblait ignorer (317), un appel alternatif pouvait être logé au roi en son conseil privé (318). Même en

311. Il ne faut pas confondre le problème des limites territoriales d'exercice de compétence (ratione territoria) avec celui des critères territoriaux pouvant se rattacher à la détermination de la compétence ratione materia.
312. 2 STUART'S V.-A.R. op. cit., p. VI. Cet énoncé se confirme aussi dans Ex parte Louis Coulon, 12 R.J.R.Q. 195.
313. 3-4 William IV, c. 41.
314. The Peerless, E.R. vol. 167, p. 16, à la p. 21. Aussi LAREAU, Edmond, Histoire du droit canadien, t. 2, Montréal, A. Périard, 1888, p. 95.
315. L'HEUREUX, loc. cit., p. 99.
316. 8 Elizabeth, c. 5. Voir aussi BROWNE, op. cit., t. 2, pp. 490-491.
317. The Peerless, supra n. 314.
318. L'HEUREUX, loc. cit., p. 309. Voir aussi Wilson v. Kerr, supra n. 308, et Hamilton v. Fraser, supra n. 181, à la p. 117. On suggère que même si non-écrite dans les textes législatifs, une politique générale datant de longue date se serait développée en vertu des prérogatives royales pour permettre un appel au roi en son conseil privé de toute décision finale de tribunaux coloniaux: cf. BEAUCHAMP, J.J., The Jurisprudence of the Privy Council, Montréal, A. Périard, 1891, p. 5.

cas d'exercice d'une juridiction statutaire particulière, non reliée à des matières d'amirauté, et à défaut de dispositions spécifiques quant aux appels, ces derniers devaient normalement être logés devant la Haute Cour (319).

Dans l'arrêt précité The Peerless, il fut décidé que dans tous les cas où théoriquement un genre d'action pouvait être entendu tant par un tribunal de vice-amirauté que par la Haute Cour en Angleterre, cette compétence demeurait concurrente (320), du moins jusqu'à ce que l'un de ces organismes en soit saisi, et ce en vertu de la maxime "prior tempore, prior jure" (321).

Nous pourrions classifier les pouvoirs judiciaires de ces tribunaux en deux groupes distincts, soit d'une part leur juridiction ordinaire assimilable à celle de leur homologue britannique, et d'autre part leur juridiction particulière dite statutaire concernant l'application de lois sur la navigation, le commerce et les revenus de l'Etat.

2. Juridiction ordinaire:

Sous cette classification, il faut entendre la compétence en matière civile et criminelle; de même qu'à l'occasion celle en matière de prises de guerre; à vrai dire, il

319. The Fabius (1800), E.R. vol. 165, p. 304, à la p. 305.

320. Ce point de droit ne fut point modifié en appel au Conseil Privé: E.R. vol. 167, pp. 16 et 53.

321. Cette maxime fut expliquée dans The Telephone Manufacturing Co. of Toronto v. The Bell Telephone Co. of Canada, 18 R.L. 463, en matière de brevet.

n'y avait que peu de différence dans le mode d'attribution des deux premières, mais pour une plus grande clarté de l'exposé, ils seront abordés séparément. •

a) Civile:

Si nous nous en remettons à nos précédentes citations concernant la nature juridique de ces pouvoirs judiciaires attribués à Murray ainsi qu'à leur contenu précis, comme à tous les autres gouverneurs d'ailleurs, nous réalisons qu'il s'agit d'une délégation de la juridiction civile du Lord High Admiral telle qu'exercée par la Haute Cour d'Amirauté. Bien que la formulation utilisée dans chacune de ces commissions ou lettres-patentes pouvait varier, il demeure que d'une façon générale le vice-amiral ou le juge était "... nommé commissaire pour prendre connaissance de toutes causes civiles et maritimes, et de toute matière de droit commercial et maritime entre marchands, propriétaires de vaisseaux ou autres personnes" (322). La difficulté majeure consistait donc à déterminer le domaine exact de compétence de ces tribunaux, car tous ces documents leur attribuaient une juridiction sur des sujets aussi variés que ceux sur lesquels s'était prononcée jadis la Haute Cour, notamment en matière commerciale. L'amirauté anglaise tentait-elle de reconquérir dans les colonies le champ juridictionnel où elle avait essuyé de cuisants revers en Angleterre?

322. LAREAU, op. cit., t. 2, p. 95.

Etant en présence d'une délégation d'autorité, il fut résolu que la juridiction maximale que ces juges de vice-amirauté étaient susceptibles de détenir était la juridiction dite inhérente de la Haute Cour d'Amirauté immédiatement avant l'adoption de la loi de 1840 qui lui attribuait, on s'en souviendra, une juridiction statutaire accrue (323). En conséquence on devait considérer les deux législations adoptées respectivement en 1389 et 1390 sous le règne de Richard II (324) et qui énonçaient les limites territoriales de compétence de l'Amiral, puis les appliquer bon gré malgré aux cours de vice-amirauté i.e. "Should arise on the high seas, out of any county" (325), quelque soient par ailleurs les termes très larges utilisés dans chacune de ces commissions. C'est en ces termes que s'exprimait Lord Stowell au sujet de l'une d'entre elles:

It is universally known that a great part of the powers given by the terms of that commission are totally inoperative, and that the active jurisdiction of the Admiralty stands in need of the support of continued exercise and usages. (326)

Sujet à ces critères territoriaux de compétence, le juge exerçait une juridiction tant civile que criminelle, étant tenu de juger suivant les lois civiles et maritimes de la Haute

-
323. C'est ce qui ressort des propos du Dr Lushington en 1859 alors qu'il était membre du Conseil Privé: cf. The Australia, (1) E.R. vol. 15, p. 50, i.e. XIII Moore 132 et (2) E.R. vol. 166, p. 1226, i.e. Swab 480.
324. L'HEUREUX, loc. cit., p. 285.
325. The Friends, 1 Stuart's V.-A. R. 112.
326. The Apollo, (1824) E.R. vol. 166, p. 109 à la p. 111.

Cour d'Amirauté d'Angleterre (327), substituant ainsi formellement au droit maritime français celui de la Grande Bretagne (328).

Cette façon de procéder par simple délégation d'autorité transposa sur le continent nord-américain les mêmes difficultés juridiques que celles rencontrées en Angleterre pour déterminer les frontières juridictionnelles de l'Amiral; cependant les querelles ne s'envenimèrent pas jusqu'à permettre de farouches affrontements entre les juridictions maritimes et terrestres, l'activité judiciaire y étant moins fébrile et les préoccupations toutes autres (329). En pareil cas les cours supérieures de droit commun revendiquèrent le droit d'émettre des brefs de prohibition à l'encontre de ces tribunaux inférieurs afin de freiner leurs désirs expansionistes:

It has been held that prohibition will lie to a Vice-Admiralty Court from the Superior Courts of the Common Law of the colony in which such courts are established, to restrain a Vice-Admiralty Court from exceeding its jurisdiction in instance causes: [...]. (330)

-
327. LEMIEUX, op. cit., p. 358; supra note 322.
328. LEMIEUX, op. cit., p. 358. Il serait intéressant d'étudier la légalité de ces commissions de vice-amiral dans la mesure où elles introduisaient au Canada les lois anglaises en matière maritime en se demandant si le seul corps administratif ou judiciaire de l'amirauté britannique détenait, sans intervention royale ni parlementaire, l'autorité nécessaire pour ainsi procéder à un changement de régime juridique de droit privé. Cette difficulté ne fut cependant point soulevée dans l'arrêt Baldwin v. Gibbon and McCallum, 1 R.J.R.Q. 148, décision de la cour du banc de la reine de la province de Québec en 1813 et qui traitait surtout du problème du non-enregistrement de l'Ordonnance de la Marine de 1681. Supra n. 116, concernant la critique du juge Pouliot.
329. Néanmoins HOLDSWORTH, op. cit., t. 1, p. 61, laisse entendre que ces conflits furent assez sérieux dans certaines colonies britanniques.
330. HOWELL, op. cit., p. XVIII.

Au Canada il y eut quelques cas de cette nature (331) dont la majorité avait pour objet de déterminer le statut juridique de certaines parties du fleuve St-Laurent en regard de l'exercice de cette juridiction. C'est ainsi par exemple qu'en 1811 dans l'arrêt Hamilton v. Fraser il fut décidé que la portion du fleuve Saint-Laurent située à l'ouest de l'île d'Anticosti faisait partie du territoire du district judiciaire de Québec et qu'en conséquence la cour de Vice-Amirauté ne pouvait connaître d'un sujet de contestation qui y prenait naissance puisque "infra corpus comitatus", c'est-à-dire survenu à l'intérieur des limites d'un comté soumis à une autre juridiction, et, par conséquent relevant de la compétence des tribunaux de droit commun. Au soutien de cette énoncé, le juge référerait aux propositions de Coke en Angleterre qui suggéreraient qu'il faille soustraire à la juridiction d'amirauté toute partie du territoire, même maritime, située à l'intérieur des limites d'un comté, équivalant dans son et dans leur esprit aux frontières d'un district judiciaire. Malgré la virulente réplique du juge Kerr de la cour de vice-amirauté de Québec quelques années plus tard dans l'affaire Howard v. The Ship Camilleus (332) et au cours de laquelle il tenta de démontrer le statut

331. Sept de ces cas furent mentionnés par deux auteurs: Tout d'abord 4 par HOWELL, op. cit., pp. XVII et XIX: 1) Supra n. 181, 2) The Ship Camillus, 1 R.J.R.Q. 189, 3) Ritchie v. Oakney, 1 R.J.R.Q. 438, et 4) The Margaret and Isabella, Nfld. R. 548; 3 autres cas non-rapportés nous sont signalés dans Stu. K.B. 39, 5) Murphy v. Wilson en 1822, 6) Willis v. Soucy en 1827 et 7) Hurley v. Short en 1834.
332. (1823) 1 R.J.R.Q. 189.

de haute mer traditionnellement accordé à la majeure partie du fleuve St-Laurent de même que l'erreur de la cour du banc du roi dans sa précédente décision, cette dernière a maintenu sa première opinion, émis un bref de prohibition (333), et formellement accepté la théorie de Coke. Par la suite au cours des arrêts The Friends (334) et The Romulus (335), la cour de vice-amirauté de Québec baissa pavillon devant l'argument d'autorité de la cour du banc de la reine.

Seule une loi positive pouvait donc étendre leur compétence et telle aurait été la portée, selon le jugement rendu dans Ritchie v. Orkney (336), de l'article sixième de la législation de 1832 (337), soit par son application de rendre concurrente la compétence de ces deux juridictions sur certains sujets de réclamation originant dans cette partie contestée du fleuve. Cet article se lisait ainsi:

And whereas in certain cases doubts may arise as to the jurisdiction of Vice Admiralty Courts in His Majesty's Possession Abroad, with respect to Suits for Seamen's Wages, Pilotage, Bottomry, Damage to ship by collision, Contempt in Breach of the regulations and instructions relating to His Majesty's service at Sea, Salvage, and Droits of Admiralty; be it therefore enacted, that in all cases where a ship or vessel, or the Master thereof, shall come within the local limits of any Vice-Admiralty Court, it shall be lawful for any person to commence Proceedings in any of the suits herein before mentioned in such Vice Admiralty Court, notwithstanding the Cause of Action may have arisen out of the local limits of such Court, and to carry on the same in the same manner as if the Cause of Action had arisen within the said limits. (soulignement ajouté)

333. Id., au bas de la p. 192. Aussi Stu. K.B. 21.
334. (1837) 1 Stuart's V.-A.R. 112.
335. (1838) 1 Stuart's V.-A.R. 208.
336. Supra n. 331.
337. Supra n. 309.

Quant à cette affaire, elle consistait en une demande de bref de prohibition à l'encontre d'une cour de vice-amirauté au motif que la collision entre les deux navires était survenue dans les limites du port de Québec, soit une portion de territoire soumis à la juridiction des tribunaux de droit commun. Le tribunal ne fit pas droit à cette argumentation et en se fondant sur le titre de la loi plutôt que le contenu de l'article 6, crût y voir l'attribution d'une compétence concurrente en regard des incidents survenus dans les limites juridictionnelles territoriales des tribunaux ordinaires. Ce faisant, les tribunaux de vice-amirauté se voyaient reconnaître une compétence civile plus vaste que la Haute Cour d'Amirauté elle-même, ce qui est pour le moins surprenant.

C'était peut-être là une solution facile au problème précis qui existait alors, mais pour notre part nous n'attribuons pas cette portée à l'article VI et contestons volontiers les motifs de la décision, sans toutefois en critiquer le résultat (338). A notre avis la loi de 1832, dont le titre est fort révélateur i.e. "[...] to obviate doubts as to their jurisdiction", répondait à l'objection de quelques juristes de common law à l'effet que les tribunaux de vice-amirauté ne pouvaient entendre les litiges originant hors les limites territoriales.

338. Dans l'affaire Hamilton v. Fraser rapportée au Stu. K.B. 21, le rapporteur souligne au bas des pp. 39 et 40 que cet article 6 de la loi de 1832 est très ambigu, et à son avis n'aurait pas la portée que lui attribue ce jugement; pour ce faire cette disposition aurait dû être beaucoup plus explicite.

d'exercice de leur compétence ("[...] notwithstanding the cause of action may have arisen out of the local limits of such courts, [...] " dit la loi). Ne détenant qu'une autorité déléguée et par conséquent restreinte, ils n'auraient pas eu une vocation aussi internationale que l'institution mère britannique; ces doutes auraient vraisemblablement surgis à la suite du jugement rendu dans The Fabius (339) où il fut décidé que dans l'exercice d'une compétence statutaire en matière de revenus, la cour ne pouvait entendre que les litiges ayant pris naissance dans ses propres limites territoriales. Bien plus il n'est en aucune façon fait allusion à une extension de juridiction, mais plutôt à une confirmation de juridiction pour dissiper tout doute, ce que le juge Sewell de la cour du banc du roi a ignoré; d'ailleurs n'avoue-t-il pas au tout début de son jugement que le tout lui apparaît obscur (340)? Finalement pour appuyer notre interprétation, qu'il nous suffise de souligner que quelques années plus tard, soit en 1863, on aura soin d'inclure à l'article 13 du Vice Admiralty Courts Act (341) une disposition similaire pour faire à nouveau obstacle à l'objection antérieure. Si on acceptait la conclusion de l'arrêt Ritchie v. Orkney, cet article serait devenu alors parfaitement inutile et superflu puisque la compétence devait exister statutairement dans tous les cas, indépendamment de toute référence à des critères territoriaux.

339. E.R. vol. 165, p. 304.

340. 1 R.J.R.Q. 439, à la p. 440: " ... and I confess that I find it obscure."

341. 26 Victoria, c. 24.

Cependant par la suite le juge de la cour de vice-amirauté de Québec tira profit de cette interprétation et se permit d'intervenir dans un cas de sauvetage survenu en face de Rimouski, dans des eaux alors comprises dans le district judiciaire de Québec (342).

Quant aux législations de 1840 et 1861 qui étendaient substantiellement la compétence de la Haute Cour d'Amirauté, on souligna à maintes reprises qu'elles ne s'adressaient point aux cours de vice-amirauté et que de ce fait leur juridiction demeurerait inchangée (343). Quant à déterminer avec précision le contenu de cette compétence, cette tâche nous apparaît ardue car il n'en existe aucune nomenclature législative; dès lors il faudrait procéder à un inventaire de toutes les causes d'actions entendues par ces organismes. Cependant l'article VI de la loi de 1832 précitée nous fournit une énumération approximative de cette juridiction qui comprenait en matière civile les cas de gages des marins, de pilotage, de prêt à la grosse, de dommages survenus à l'occasion de collision, et de sauvetage; fait à souligner, tous ces sujets se retrouvaient dans la compétence dite inhérente de la Haute Cour d'Amirauté.

Pour sa part le juge Henry Black avait fait remarquer en 1836 dans The Phoebe (344) qu'en matière contractuelle la com-

342. The Royal William (1837) 1 STUART's V.-A. R. 107.

343. The City of Petersburg (1865) YOUNG's V.-A. R. 1, à la p. 13, ou 2 STUART's V.-A. R. 354, à la p. 359; aussi The Wavelet, YOUNG's V.-A. R. 34, à la p. 40.

344. STUART's V.-A. R. 59, à la p. 61.

pétence de la cour devait se fonder sur un contrat à caractère maritime.

b) Criminelle:

C'est en vertu des mêmes documents qu'était accordée, tant au vice-amiral qu'au juge délégué, la juridiction criminelle pour disposer de toute offense ou crime commis en mer ("on the high seas"), mais tout comme en matière civile, les expressions trop libérales utilisées dans les commissions ou lettres patentes invitent à la prudence. Bien que ces deux genres d'instruments constituaient la source principale de leur compétence, il fallait occasionnellement s'en rapporter à d'autres documents pour en compléter l'étendue, comme par exemples aux instructions aux gouverneurs (345).

Sauf en présence d'une compétence statutaire, en matière criminelle comme en matière civile les membres des vice-amirautés devaient s'en tenir à ce qui survenait "super altum mare", et non "infra corpus comitatus". Par ailleurs il appert que les juges terrestres étaient beaucoup plus respectueux de la juridiction criminelle du vice-amiral qu'ils ne l'étaient en

345. Il en est ainsi des articles 64 et 44 des instructions émises au gouverneur Carleton respectivement en 1768 et 1774, et qui indiquaient comment disposer de certains cas de piraterie: 1) Documents relating to ... op. cit., pp. 320, 321 et 610, et 2) Documents relatifs à ... op. cit., pp. 297 et 595. Il découle de ces deux textes que le gouverneur de New York, également son vice-amiral, détenait en matière de piraterie plus de pouvoirs que son homologue québécois car ce dernier devait lui transférer tous les suspects afin de procéder à leur procès: cf. L'HEUREUX, loc. cit., p. 285.

cas de réclamation civile, tout comme en Angleterre d'ailleurs; cela tenait à une interprétation très limitative de leurs pouvoirs comme il nous a été donné de le constater dans Keyn v. Rex (346).

S'il faut en croire un auteur, l'exercice par les juges de vice-amirauté de leur juridiction criminelle aurait été peu fréquente (347) car on aurait préféré que ces prétendus criminels soient jugés dans la mère patrie, se conformant ainsi à l'esprit de la loi de 1536 (348). Cependant la jurisprudence nous relate au moins deux cas de poursuites criminelles en cour de vice-amirauté, toutes deux concernant des cas de pêche illégale au Canada (349). Certes ce procédé d'administration de la justice entraîna d'innombrables difficultés et c'est pourquoi Londres adopta en 1806 An Act for the more speedy trial of offences committed in distant Ports upon the sea (350) qui instaurait un système analogue à celui qui prévalait en Grande Bretagne i.e. introduction des commissaires avec obligation de juger en conformité du common law, ou lois locales anglaises en toute matière criminelle. On ignore quand effectivement ces premiers commissaires furent nommés, mais il nous a été donné de retracer en 1841 une "Commission for the Trial of Offences committed within

346. L.R. 2 Ex.D. 63.

347. SCOTT, op. cit., p. 432.

348. Voir nos remarques précédentes à la p. 59 concernant cette loi.

349. The Samuel Gilbert, STUART'S V.-A. R., vol. II, p. 167 et The Franklin S. Schench, STUART'S V.-A. R., vol. II, p. 169.

350. 46 George III, c. 54.

the Admiralty jurisdiction" (351); la sélection de ces commissaires s'opérait parmi le gouverneur-général, le lieutenant-gouverneur, les membres du conseil exécutif de la Colonie, le juge en chef de la province et le juge de la Cour de vice-amirauté. Une loi de 1826 intitulée An Act to enable commissioners for trying Offences upon the sea and justices of the peace to take examinations touching such offences and to commit to safe custody persons charged therewith (352), vint s'ajouter à la précédente législation en accordant à ces commissaires et juges de paix des pouvoirs d'interrogation des témoins et de détention des accusés.

Cependant ce système fut définitivement délaissé en 1849 avec l'adoption d'une autre loi intitulée An Act to provide for the Prosecution and Trial in Her Majesty's Colonies of Offences committed within the Jurisdiction of the Admiralty (353) et qui accordait compétence aux juges terrestres coloniaux d'entendre tout procès dont la cause d'action avait pris naissance dans le domaine de l'amiral, comme si le tout s'était déroulé dans les limites de la colonie elle-même (354). Bref c'est ainsi que prit fin la juridiction criminelle des vice-amiraux à l'égard des crimes commis en mer, ne conservant alors que celle qui leur était ex-

351. 1 STUART's V.-A. R., pp. 380 à 383.

352. 7 George IV, c. 38.

353. 12-13 Victoria, c. 96.

354. Cette législation n'apportait toutefois aucune modification aux principes régissant la nationalité des sujets pouvant faire l'objet de poursuites criminelles, ni son lieu de commission.

pliquement accordée par certaines lois, comme celle par exemple qui prohibait le commerce ou la traite des esclaves, notamment leur transport par navire (355).

c) Prises de guerre:

Quant à cette juridiction, voici quel en était le fondement:

Without the warrant of the Lords of the Admiralty, no Vice-Admiralty Court would have jurisdiction in prize causes: [...].
(356)

En conséquence les vice-amiraux ou les juges de ces cours ne pouvaient détenir une telle compétence qu'en vertu d'une commission spéciale, indépendamment de toute autre juridiction civile ou criminelle (357); cependant jusqu'à la fin du XVIII^{ème} siècle presque chaque amiral la possédait. Elle leur était aussi exclusive que celle qui appartenait à la Haute Cour d'Amirauté, bien que néanmoins sujette au pouvoir de contrôle et de surveillance des tribunaux de droit commun (358).

Vu le presque constant état de guerre qui prévalait à cette époque en Amérique et le grand éloignement de la métropole, l'exercice de cette juridiction prit parfois un caractère particulier et donna notamment lieu à de nombreux abus (359); c'est pourquoi le législateur anglais crut bon de procéder à une réforme de l'administration de la justice dans cette sphère

355. Supra n. 223.

356. HOWELL, op. cit., p. XIX.

357. BROWNE, op. cit., t. 2, pp. 492-493.

358. Supra n. 356.

359. HOWELL, op. cit., pp. XVIII et XIX.

en diminuant le nombre de ces juridictions, en étendant leur domaine de compétence et en augmentant le salaire des juges pour assurer plus d'impartialité de même que le recrutement des meilleurs candidats (360). Pour ces fins, après avoir préalablement retiré toutes les commissions antérieurement émises, on adopta en 1801 une loi (361) qui fit d'Halifax le tribunal des prises pour l'Amérique du Nord.

3. Juridiction particulière:

Par cette expression, il faut entendre cette juridiction détenue par les tribunaux de vice-amirauté en vertu de certaines lois particulières, différente de celle exercée par la Haute Cour elle-même (362), ou encore "... foreign to original jurisdiction..." (363):

The Courts of Vice-Admiralty were originally Tribunals for administering the jurisdiction incident to the judicial department of the office of the Admiral, but to these, their original functions, the Imperial Parliament has superseded a statutory jurisdiction not confined to maritime causes, but extending in many instances to revenue suits. (364)

Ainsi d'ailleurs peut-on en motiver les origines:

-
360. STEWART, op. cit., p. VI.
361. An Act for the better Regulation of his Majesty's Prize Courts in the West Indies and America, and for giving a more speedy and effectual execution to the Decrees of the Lords Commissioners of Appeal: 41 George III, c. 96.
362. SCOTT, op. cit., p. 421.
363. BROWNE, op. cit., t. 2, pp. 491-492.
364. Propos du juge Strong dans Att.-Gen. of Canada v. Flint (1887-89) 16 R.C.S. 707, à la p. 710.

In the 1760's more determined measures were taken than hitherto to collect the revenues and to enforce the navigation laws. It was decided to establish a new court of vice-admiralty at Halifax to have cognizance of all cases of violations of all navigation acts throughout the whole of America. This court was also to possess appellate jurisdiction in respect to the provincial courts of vice-admiralty. (365)

Cette compétence consistait donc dans l'application de deux catégories bien distinctes de lois. La première tendait à encourager le commerce maritime (366) et à pourvoir aux réserves navales (367); jusqu'à un certain point le tout s'apparentait au rôle usuel de ces cours dans le contrôle d'activités maritimes. La seconde catégorie garantissait une meilleure perception des revenus de l'état, ainsi que le prévoyaient le Revenue Act de 1764 (368) et le Stamp Act de 1765 (369); ce rôle de tribunal fiscal fut de courte durée puisque en mai 1766 Londres abrogeait la seconde de ces lois de même que les droits exigibles en vertu de la première (370).

Quant à la structure hiérarchique de la juridiction d'Halifax, elle subit de substantielles modifications en perdant

-
365. Supra n. 362. Aussi HOLDSWORTH, op. cit., t. 11, p. 108 et ss.
366. 1) An Act for the Encourageing and increasing of shipping and navigation: (1660) 12 Charles II, c. XVIII et 2) Acts of Trade, 7-8 William III, c. 22.
367. (1721) 8 George I, c. 12.
368. 4 George III, c. 15.
369. 5 George III, c. 12.
370. SCOTT, op. cit., p. 425. Ces lois avaient été fort impopulaires auprès des contribuables coloniaux: cf. HOLDSWORTH, op. cit., t. 11, pp. 61 et 74.

notamment ce rôle de cour d'appel à la suite de l'adoption du Townshend Act de 1767 (371). Bref il s'est agi là d'une compétence de brève durée et de moindre importance, mais qu'il fallait néanmoins souligner pour expliquer les tentatives de la métropole d'en faire des organismes de contrôle et de perception.

En conclusion il serait permis d'affirmer que cette période fut caractérisée par l'implantation de nombreux tribunaux de vice-amirauté au Canada en vertu de commissions émises par l'amiral anglais, ses commissaires et la Haute Cour d'Amirauté; cette délégation d'autorité demeura néanmoins sous le parfait contrôle de la métropole qui n'accorda pas aux diverses colonies d'autonomie en la matière. Quant au caractère particulier de ces juridictions de vice-amirauté et leur véritable statut de tribunal maritime, en voici un témoignage:

The Admiralty jurisdiction in the colonies has a different history. The authorities from which the courts of admiralty derived their powers, the law which they administered, and the procedure which they used, put them outside the ordinary judicial system of the colonies. (372)

Où encore ces propos du juge Taschereau de la cour du banc du roi en 1828:

The office of judge of this court cannot be considered a new office; but the court and its officers are established in this country upon the same footing as in England, with the same powers, the same privileges and the same rights. (373)

371. 7 George III, c. 46. Voir aussi SCOTT, op. cit., p. 427.

372. HOLDSWORTH, op. cit., t. 11, p. 60.

373. Wilson v. Kerr: 1 R.J.R.Q. 298, à la p. 300.

Paragraphe second: Modification du statut juridique des tribunaux de vice-amirauté (1863).

Suite à une revision graduelle des institutions d'amirauté au début de l'ère victorienne, notamment avec les législations de 1840 et 1861 s'adressant à la Haute Cour d'Amirauté, le législateur britannique décida de poursuivre cette tâche en adoptant en 1863 le Vice-Admiralty Courts Act (374). Il s'agissait d'une réforme en profondeur des cours de vice-amirauté afin d'une part de clarifier leur statut et leur organisation, d'autre part d'en préciser et accroître leur compétence, et finalement de les régir par des règles uniformes.

Quant à leur statut, il suffit de souligner que cette loi confirmait leur qualité de cour et préservait l'organisation de celles déjà existantes (375); le législateur leur conférait une existence statutaire, ce qui n'avait été fait qu'implicitement par la législation de 1832. Les articles 3 à 7 relatifs à leur organisation déclaraient qu'en cas de vacance au poste de vice-amiral, c'est le gouverneur de la colonie qui acquerrait automatiquement ce titre (376), et de même prévoyait un mode de nomination des autres auxiliaires de la justice tels le juge, le greffier et le shériff, mais une disposition supplétive de l'article 7 préservait le droit de l'amirauté de nommer dans tous les cas qui que ce soit à ces mêmes postes.

374. Supra n. 341.

375. Article 2, définition de "Vice-Admiralty Court", et l'Annexe A de la loi.

376. Supra n. 294.

L'essence de ce texte législatif reposait vraisemblablement sur les articles 10 à 12 qui traitaient de leur compétence et modifiaient substantiellement la situation alors existante. Tandis que les deux derniers de ces articles préservaient en autres choses la juridiction statutaire particulière en matière de revenu, douane, commerce et navigation de même que la juridiction criminelle en matière de piraterie et du commerce des esclaves, l'article dixième déterminait en majeure partie la compétence civile de ces tribunaux en procédant par énumération de sujets. Une première lecture nous fait constater que cet article d'une part énumère de nombreux sujets qui relevaient autrefois de leur compétence dite inhérente et d'autre part étend cette compétence à de nombreux autres domaines.

La portée exacte qu'il faut attribuer à cette disposition pose des difficultés car on ne sait trop à première vue si le législateur désirait préserver d'une façon intégrale leur compétence inhérente et l'augmenter statutairement, ou plutôt conférer à ces organismes une compétence nouvelle et purement statutaire. Pour sa part le juge Young de la cour de vice-amirauté d'Halifax a préféré, semble-t-il la seconde théorie lorsque à propos de cette loi il s'est exprimé en ces termes:

The Statute limits as well as defines it, and in some cases, as I have frequent occasion to remark, to the manifest injury of the Colonies. (377)

377. The Three Sisters, (1873) 2 STUART'S V.-A R. 371, à la p. 374.

Quant à Stockton, il voit dans cette législation une simple extension de la juridiction inhérente de ces tribunaux dans le même esprit que celui qui avait motivé l'adoption des lois de 1840 et 1861:

The extended jurisdiction was practically in the same direction, and over the same classes of subjects, as in the High Court of Admiralty. (378)

Nulle part n'est-il fait de restriction formelle à leur compétence civile antérieure et aussi la seconde interprétation semble-t-elle plus exacte, bien qu'il admette volontiers qu'il y ait des divergences entre leur juridiction statutaire et celle de la Haute Cour. En effet, sans fausser le sens de l'article 12, ne peut-on y lire ce qui suit:

12. Nothing contained in this Act shall be construed to take away or restrict the jurisdiction conferred [...], or any other jurisdiction now lawfully exercised by any such court; [...].

D'ailleurs ne trouve-t-on point dans le titre, parmi les objets avoués de cette loi, celui d'étendre la juridiction (379)? Aussi quel aurait été le bien fondé des propos suivants tenus par le Conseil Privé en 1883 dans The Rio Tinto si ce n'est de reconnaître le maintien de la juridiction inhérente de ces organismes judiciaires;

378. STOCKTON, op. cit., p. LXVI.

379. "[...], to extend the Jurisdiction, and to amend the Practice of those Courts".

It has also been held by this tribunal that Vice-Admiralty Courts had not (apart from statute) more than the ordinary Admiralty jurisdiction, that is, the jurisdiction possessed by Courts of Admiralty antecedent to the passing of the Statute 3 and 4 Vict. c. 65, which enlarged it. (380)

Sir James Hannen dans ce même jugement attribue à cette loi une portée similaire à celle de 1840, soit d'étendre la compétence de ces cours, et il va jusqu'à utiliser à leur égard l'expression "kindred enactments" (381). D'ailleurs en aucune façon le Vice-Admiralty Courts Act, 1863 ne suggère l'abrogation de sa compétence originale, et si l'on accepte le raisonnement du juge Stuart exprimé dans The Royal (382), seule une référence expresse à cette compétence inhérente avec intention de l'abroger aurait pu avoir un tel résultat. Cependant il ne faudrait point exagérer ce problème puisque on retrouve dans l'énumération de l'article 10 la plupart des sujets antérieurs de cette compétence inhérente, comme ce fut d'ailleurs l'attitude du législateur en 1861 en regard de la Haute Cour d'Amirauté. En conclusion il appert que le Parlement britannique ait voulu surtout procéder à l'énumération de certains sujets de réclamation afin d'atténuer les difficultés posées par les références à des critères territoriaux et du même coup étendre leur compétence (383), mais non point nécessairement rendre

380. The Rio Tinto, 9 A.C. 356, Sir James Hannen, à la p. 359. Cette décision dévoile bien que dans l'esprit du Conseil Privé la juridiction inhérente de la cour n'était aucunement affectée par la loi de 1863.

381. Ibid.

382. 9 Q.L.R. 148, à la p. 152 et ss.

383. HOWELL, op. cit., p. XIX, est d'opinion que cette façon de procéder contribua à éliminer nombre de difficultés antérieures.

cette compétence statutaire semblable à celle de la Haute Cour d'Amirauté (384).

Aux articles 13 et suivants, on retrace des dispositions fort semblables à celles de 1832 concernant d'une part la compétence d'entendre des causes d'action origipant hors les limites territoriales d'exercice de la compétence de la cour (385) et d'autre part sur les droits exigibles lors de procédures devant ces tribunaux. Fait des plus surprenants dans l'organisation et le fonctionnement de l'amirauté britannique, c'est que dorénavant il n'y avait plus appel des décisions finales d'une cour de vice-amirauté à la Haute Cour d'Amirauté, mais bien directement au roi en son conseil privé (i.e. article 22), comme semblait avoir été occasionnellement la pratique sous l'ancien régime; il en résultait donc pour la première fois un effritement dans l'organisation hiérarchique de ces tribunaux maritimes. Il apparaît étrange toutefois qu'on n'ait point préféré un appel intermédiaire, ou même final comme ce fut le cas sous le régime français, à un tribunal colonial plutôt que directement à la dernière instance britannique, ce qui aurait certes contribué à une plus grande accessibilité de ces pourvois.

384. Quant à ces différences dans le contenu de leur juridiction statutaire respective, voir STOCKTON, op. cit., p. LXVI et ss.

385. Au lieu de parler des limites locales ou territoriales de la cour, le texte réfère maintenant aux limites territoriales de la colonie, mais le tout n'a point de différence significative puisque chacune de ces cours évoluait dans une sphère territoriale qui coïncidait avec celle d'une colonie britannique.

Un dernier point d'intérêt quant à leur compétence fut que le Naval Prize Act adopté l'année suivante (386), considérait ces tribunaux aptes à siéger à titre de juridiction des prises, mais un appel de leurs décisions pouvait être interjeté à la Haute Cour elle-même, créant de ce fait un double régime d'appel suivant la juridiction exercée. Le tout ne péchait en aucune façon contre la logique puisqu'on se rappellera le caractère essentiellement différent de cette juridiction. Le bienfait primordial de cette législation fut donc d'élucider nombre de difficultés quant à leur compétence civile, et d'en étendre le champ d'application; dans son ensemble elle constituait une charte nouvelle pour ces organismes judiciaires bien qu'elle s'abstenait de rompre complètement avec le passé. Ces tribunaux perdaient de ce fait leur traditionnel rôle d'organisation décentralisée de la Haute Cour, mais conservaient les caractères distinctifs d'une juridiction maritime.

Cette organisation judiciaire fut maintenue jusqu'en 1890 et ne subit que de mineures modifications en 1867. Cette étude serait incomplète cependant si un prochain paragraphe n'était point consacré à l'identification des autres tribunaux coloniaux aptes à trancher des litiges maritimes.

Paragraphe troisième: Autres tribunaux compétents en matière maritime.

A la suite du régime militaire temporaire (387) au

386. Supra n. 241.

387. L'HEUREUX, loc. cit., p. 273.

cours duquel la justice fut rendue par des officiers membres de la milice (388), des commissions, instructions et autres documents publics furent émis pour pourvoir à la mise sur pied d'un système cohérent d'administration de la justice. C'est ainsi qu'au Bas-Canada, comme dans les autres possessions britanniques, on vit s'implanter des cours supérieures de droit commun (389) connues sous l'appellation de cour du banc du roi, cour supérieure ou cour suprême, lesquelles possédaient un statut semblable à celui de ces mêmes organismes judiciaires en Angleterre. Leur compétence s'étendait généralement à toute matière civile et criminelle (390), sauf dans la mesure où une catégorie particulière de poursuites ne leur avait pas été retirée, ou assignée exclusivement à d'autres tribunaux; leurs fonctions englobaient aussi un rôle de surveillance et de contrôle des tribunaux dits inférieurs, comme il a été indiqué dans le paragraphe premier.

Les cours de vice-amirauté ne s'étant point fait octroyer en matière civile une compétence exclusive comme ce fut le cas sous le régime français, les tribunaux de droit commun firent leur les observations de Lord Mansfield (391) et se permirent d'entendre des litiges portant sur des questions maritimes; cependant ils furent freinés dans leurs activités par le même handicap juridique rencontré par leurs homologues

388. BRUNET, FREGAULT, TRUDEL, op. cit., p. 112.

389. L'HEUREUX, loc. cit., p. 356. Aussi 1 R.J.R.Q., Introduction, p. VIII et ss.

390. L'HEUREUX, loc. cit., pp. 278 et 296.

391. Supra p. 68.

anglais, soit de ne pouvoir offrir dans tous les cas un "remedy" approprié, surtout celui de l'action in rem. Rappelons que cette procédure est d'une importance capitale en droit d'amirauté britannique et voici comment s'exprimait à son sujet un juge de la cour de vice-amirauté de Québec:

The ready recourse afforded by proceeding ad rem against the ship when the owners are absent from the country, or are foreigners, and which the Admiralty Court affords, has enabled the promoters to obtain a remedy for the injury which the Civil Law Courts of the country would not have afforded. (392)

Ou encore en ces termes:

The principal advantage of the Admiralty jurisdiction consists in the courts having the power and machinery of proceeding in rem. (393)

Cette concurrence de compétence en matière civile ne souleva en pratique aucune difficulté dans la mesure où chacune de ces juridictions s'en tenait à ses propres attributs; en semblable cas il fallait donc respecter le maxime "prior tempore, prior jure". C'est ainsi que les tribunaux ordinaires de droit commun se prononcèrent, tant en vertu de leur compétence générale d'attribution que de la non-pertinence à leur égard des législations s'adressant exclusivement à l'amiral et son organisation judiciaire, sur des questions aussi variées que celles-ci: construction de navires (394), pilotage (395), gages de marin dans les cas où il n'y avait pas de défense statutaire d'ainsi pro-

392. The Czar, 19 L.C.J. 197, à la p. 200.

393. 2 Stuart, op. cit., p. VII.

394. Baldwin v. Gibbon and McCallum, (1813) 1 R.J.R.Q. 148.

395. Russel v. Parke, (1858) 6 R.J.R.Q. 221.

céder (396), gages de capitaine (397), hypothèque sur un navire (398), fourniture d'effets à un navire (399), de sauvetage (400), de chartes-parties (401), action pour fret (402) et cas de possession de biens à bord d'un navire (403).

On se souviendra que par le passé la majorité de ces réclamations dites "commerciales et maritimes" avaient été adressées à la Haute Cour d'Amirauté qui intervenait volontiers; par contre cette dernière dut rapidement s'abstenir d'exercer une telle juridiction vu l'interprétation très restrictive des statuts qui la concernaient par les organismes de common law. Le résultat immédiat fut que les tribunaux terrestres héritèrent de cette compétence et assimilèrent ce droit "commercial maritime"; la situation fut identique dans les colonies.

Quant aux matières criminelles survenant en mer, nous avons déjà souligné qu'à l'origine les cours de droit commun se déclarèrent incompétentes à intervenir (404); cela tenait à une interprétation très limitative de leurs pouvoirs judiciaires dans ce domaine puisque leur compétence n'était pas déterminée tellement par la possibilité de signifier l'action au défendeur

-
396. Smith v. Wright, (1856) 5 R.J.R.Q. 136; Haywood v. Cunningham, (1889) 20 R.L. 114; Simard v. Canada Steamship Co., (1916) 50 C.S. 105.
397. Delisle v. Lecuyer, (1871) 22 R.J.R.Q. 90; Dagenais v. Douglas, (1871) 22 R.J.R.Q. 311.
398. Hamilton v. Kelly, (1871) 2 R.L. 735; Benning v. Cook, (1871) 2 R.L. 733.
399. Graham v. Côté, (1872) 22 R.J.R.Q. 445.
400. Stuart and Brewis, (1881) 26 L.C.J. 14; Chabot v. Québec Steamship Co., (1892) 2 C.S. 481 et (1894) 6 C.S. 214.
401. Lord and Elliot, (1882) 27 L.C.J. 30; Hall v. McShane, (1883) 27 L.C.J. 187.
402. Dunford et al. v. Webster, (1894) 6 C.S. 362.
403. Law et al. v. Munderloh et al., (1893) 4 C.S. 456.
404. Supra n. 346.

ou d'exécuter un éventuel jugement comme en matière civile, mais plutôt par le lieu de survenance du délit. Cependant en Angleterre comme dans ses possessions des mesures législatives apportèrent un correctif à cette situation en transférant presque toute cette juridiction aux organismes de common law, ne laissant à ceux d'amirauté que de rares cas d'exception.

Enfin il est intéressant de souligner qu'au cours de la période préconfédérative, ces mêmes cours supérieures de droit commun dont l'appellation pouvait varier suivant les colonies, les provinces ou les périodes, ont assumé à l'endroit des cours de vice-amirauté britannique cette "juridiction de surveillance" qu'exerçait en Angleterre la cour du Banc du Roi à l'égard de la Haute Cour d'Amirauté, ainsi qu'en ont fait foi certains arrêts jurisprudentiels précités. C'est en ces termes que le juge Sewell de la Cour du Banc du Roi de la Province de Québec en explicitait la nature en 1811:

Every Court of limited jurisdiction must be subject to control, for where there is no control there can be no limited jurisdiction. In England, all such courts (and among them the Admiralty) are super-intended and restrained within the proper bounds of their authority, by the superior courts of Westminster Hall. And, in the King's colonies, in America, the same power, with respect to the courts of Vice-Admiralty, has been exercised by the superior courts of common law.
(405)

Bref l'organisation et le fonctionnement général du système judiciaire colonial en matière maritime ressem-

405. Hamilton v. Fraser, 1 R.J.R.Q. 115, à la p. 116. Pour une étude approfondie de ce pouvoir de contrôle et de surveillance des organismes dits subalternes, voir l'oeuvre précitée du professeur René Dussault, supra n. 3.

blaient, à quelques exceptions près, à ce qui prévalait en Angleterre; les mêmes principes et difficultés juridiques s'y trouvaient, et les solutions adoptées s'acheminaient dans la même voie.

Chapitre troisième: Régime canadien (1867-1976).

En 1867 le Parlement anglais adopte l'Acte de l'Amérique du Nord britannique (406) dont l'objet fut la fédération des diverses colonies britanniques formant l'actuel Canada. C'est le début d'un régime juridique qui se veut plus canadien et dont l'essence consiste dans un partage législatif entre le Parlement central et les diverses législatures. Malgré l'octroi d'une apparente autonomie législative aux entités constituantes, le Parlement de Westminster avait fait en sorte d'assurer la primauté de ses législations; cet énoncé se confirme d'une façon encore plus probante à l'endroit des tribunaux d'amirauté siégeant au Canada.

Section première: Juridiction d'amirauté et partage législatif selon l'A.A.B.N. de 1867.

Avant de procéder à l'étude du partage des compétences législatives en matière d'organisation judiciaire au Canada, il importe, vu l'influence qu'elle exerça tout particulièrement sur les juridictions maritimes, de se familiariser avec la législation anglaise relative à la validité des lois coloniales.

406. The British North America Act, 1867: 30 Victoria, c. 3.

Paragraphe premier: Tribunaux maritimes canadiens et l'Acte
relatif à la validité des lois coloniales.

Le 29 juin 1865, à la suite de l'affaire du juge
Boothby en Australie du Sud (407), le Parlement britannique
adoptait le Colonial Laws Validity Act (408):

[...] qui conférait aux législatures colo-
niales le pouvoir d'adopter des lois, même
incompatibles avec le droit coutumier anglais,
mais qui déclarait qu'une loi coloniale in-
compatible avec une loi du parlement du
Royaume-Uni s'appliquant à la colonie devait
être nulle selon le degré de cette incompati-
bilité. (409)

Le second article de cette loi se lisait ainsi:

Toute loi coloniale qui est ou qui sera con-
traire aux dispositions d'une loi quelconque
du Parlement relative à la colonie à laquelle
cette dernière peut s'appliquer, ou contraire
à quelque ordre ou règlement fait en vertu de
telle loi du Parlement, ou ayant dans la colonie
la force et l'effet de telle loi, sera considérée
comme subordonnée à tels loi, ordre ou règlement,
et sera et restera nulle et inopérante en tant
qu'elle est ainsi contraire, mais non pas autre-
ment. (410)

Puisque l'amirauté britannique avait déjà établi
plusieurs tribunaux d'amirauté au Canada et que Londres avait
légiféré en 1863 à leur bénéfice, il s'en suivait donc que cette

-
407. OLLIVIER, Maurice, 1) Le Canada, pays souverain? Montréal, Albert Levesque, 1935, pp. 104-105, et 2) Problems of Canadian Sovereignty, Toronto, Canada Law Book Co. Ltd., 1945, p. 100.
408. 28-29 Victoria, c. 63. KEITH, Arthur Berriedale, Speeches and Documents on the British Dominions, Oxford, Oxford University Press, 1966, p. 183 et ss.
409. OLLIVIER, Le Canada ... op. cit., p. 105.
410. Traduction qu' on retrouve dans OLLIVIER, Actes de l'Amérique ... op. cit., p. 38.

loi qui imposait certaines conditions à la validité des lois coloniales, paralysait presque toute initiative législative en la matière. Il appert néanmoins que cette restriction ne valait que pour ces parties du territoire canadien déjà assujetties à la juridiction de tribunaux d'amirauté, mais non à l'endroit des autres parties du territoire ne jouissant pas d'une telle organisation.

Une autre dimension du problème est de savoir si une colonie pouvait valablement attribuer une compétence additionnelle à ces tribunaux de vice-amirauté britanniques. La Cour Suprême du Canada décida à l'unanimité dans Att.-Gen. of Canada v. Flint (411), à la lumière des principes émis par le conseil privé dans Valin v. Langlois (412), que le Parlement du Canada avait autorité pour leur conférer une juridiction additionnelle en matière de revenu; les juges ne prirent point en considération l'interdépendance de ces législations canadienne et britannique, pas plus que l'incompatibilité qui aurait pu en résulter s'il s'était agi de sujets d'amirauté. Ils déclinèrent aussi l'objection à l'effet que dans le présent cas il s'agissait d'une cour impériale, à la différence de l'affaire Valin où une cour provinciale avait hérité du fédéral d'une compétence additionnelle, et que par conséquent la solution devait être la même. Pour sa part le juge Strong soumit, sans aucun argument ou soutien de son opinion, qu'en

411. (1887-89) 16 R.C.S. 707.

412. L.R. 5 A.C. 115. Voir les commentaires de PEPIN, op. cit., p. 331 et ss. sur cette décision du Conseil privé.

pareil cas la cour impériale de vice-amirauté d'Halifax disposait d'une certaine discrétion et avait le loisir d'accepter ou de décliner l'exercice de cette juridiction (413): on comprend mal le bien-fondé de cette distinction dont la valeur apparaît fort douteuse.

Malgré l'absence d'une décision jurisprudentielle à caractère décisif sur ce point, en logique il semble qu'aucune incompatibilité ne pouvait découler du fait qu'une législation coloniale accorda une compétence accrue aux cours de vice-amirauté; par contre leur retrancher ce que la métropole leur avait attribué aurait eu un tel effet. Dans les deux cas toutefois une loi anglaise postérieure pouvait faire en sorte de modifier ce qu'une colonie aurait pu faire, et ce toujours en vertu de l'acte sur la validité des lois coloniales.

Parmi toutes les provinces où une activité maritime d'importance se déroulait, seule l'Ontario ne jouissait pas d'une organisation judiciaire de vice-amirauté, et ce vraisemblablement en conséquence du développement progressif de la navigation sur les Grands Lacs (414) et le Haut St-Laurent (415); considérant que cet état de fait constituait

413. Supra n. 411; Id., p. 710.

414. Pour les fins d'exercice de la juridiction d'amirauté, deux arrêts de cette époque, l'un américain et l'autre canadien, ont considéré les Grands Lacs comme ayant le status de "haute mer": cf. The American Transportation Co. v. Moore, Foote and Co., 2 Stuart's V.A.R. 329 (décision de la Cour Suprême du Michigan) et R. vs. Sharp, 5 Ont. Prac. R. 135.

415. Il en est fait mention dans The Eliza Keith and The Langshaw, 3 Q.L.R. 143, à la p. 146.

Une lacune, le Parlement canadien se prévalut de sa compétence législative (416) et adopta en 1877 l'Acte de Juridiction Maritime (417) qui créait une cour maritime compétente pour la province d'Ontario seulement. Vu la situation géographique des provinces des prairies (Saskatchewan, Manitoba, Alberta) ainsi que des Territoires du Nord Ouest canadien, la nécessité de créer de tels tribunaux ne se fit jamais sentir (418).

Ce texte législatif britannique de 1863 conserva son plein effet jusqu'en 1931; au cours de cet intervalle de 64 ans, Londres eut donc en quelque sorte la main-mise sur ces juridictions et empêcha ainsi les parlements coloniaux compétents de se prévaloir de toute leur autorité en matière d'organisation judiciaire. Au Canada cette règle ne souffrit qu'une seule exception entre 1877 et 1891 avec la Cour maritime d'Ontario.

Paragraphe second: Fondement de la compétence virtuelle
du Parlement du Canada.

La première observation qui se dégage de la lecture de cet acte confédératif à la lumière du sujet qui retient présentement l'attention, c'est qu'il ne contient aucune dis-

416. AUDETTE, op. cit., p. 361. Ce sujet sera élaboré au cours du prochain paragraphe.

417. S.C., 1877, c. 21.

418. Dans The Ship Aurora, (1891-93) 3 R.C. E. 229, à la p. 236, on souligne l'absence d'une telle juridiction maritime compétente au Manitoba jusqu'en 1891. La situation était identique pour les territoires avoisinants.

position particulière relative à l'organisation de tribunaux maritimes ou de juridiction d'amirauté; seul l'article 100 prévoit que les salaires, allocations et pensions des juges des cours d'amirauté relèveront de la responsabilité du Parlement du Canada. Vu le silence de la loi, ce sont les dispositions générales de la constitution quant à la mise sur pied des organismes judiciaires qui élucidera cette question. Il faudra donc s'en remettre aux deux articles principaux opérant partage des compétences législatives, mais d'abord l'article 92 qui détermine les juridictions exclusives des provinces (e.g. "In each Province the Legislature may exclusively make laws in relation to matters coming within the classes of subjects next hereinafter enumerated, that is to say, ...;") puisque l'article 91, vu les dispositions de son préambule, assujettit les compétences fédérales (e.g. "[...], to make laws for the peace, order and good government of Canada, in relation to all matters not coming within the classes of subjects by this Act assigned exclusively to the Legislatures of the Provinces; [...]"); néanmoins il faut les apprécier l'un par rapport à l'autre selon le principe émis par le Conseil Privé dans Paquet v. Corporation of Pilots for and below the Harbour of Quebec (419).

L'alinéa 14 de l'article 92 attribue aux législatures la compétence pour la création, le maintien et l'organisation des cours provinciales tant de juridiction civile que criminelle,

mais nul n'ignore la relation qui puisse exister entre cette disposition et l'article 96 (420) qui, traitant de la nomination des juges, parle des cours supérieures de district et de comté; toutefois l'article 96 ne procède point à une énumération limitative de ces cours, mais réfère à tous les juges de semblables qualités, c'est-à-dire appartenant à des tribunaux de cette catégorie sans nécessairement retenir la même appellation (421). Prétendre cependant que ce pouvoir attribué par l'article 92 #14 puisse englober celui de constituer et régir les tribunaux maritimes paraît douteux si on considère que ce même alinéa parle d'administration de la justice dans la province et que l'alinéa 16, fort révélateur quant aux pouvoirs résiduels provinciaux (422), tend à confiner l'autorité de la province à la gestion de son propre territoire et de ses résidents ou inversement "not touching by its immediate and direct operation those outside the province" (423). Or les cours d'amirauté n'ont-elles point une vocation plus étendue, du moins dans le contexte britannique soit l'exercice d'activités d'envergure extra-provinciale, nationale et même inter-

420. Cette interdépendance entre ces deux articles, de même qu'avec 92(4), quant aux cours et tribunaux administratifs provinciaux, est mise en évidence par LASKIN, Bora, Canadian Constitutional Law, 3e éd. révisée, Toronto, Carswell Co. Ltd., 1969, p. 786.

421. "[...] include all classes of judges like those designated, and not merely the judges of the particular Courts which at the time of the passage of the Federation Act happened to bear those names." écrit LEFROY, A.H.F., A Short Treatise on Canadian Constitutional Law, Toronto, Carswell Co. Ltd., 1918, pp. 137-138.

422. CLEMENT, op. cit., p. 829 et ss.

423. LEFROY, op. cit., p. 143.

nationale (424), et n'est-ce pas la raison pour laquelle jusqu'à cette date, et même subséquemment comme il nous sera donné de le constater, l'amirauté anglaise et le législateur britannique avait voulu conserver un contrôle presque absolu sur ces organismes?

Quoi qu'il en soit de ce processus inquisitif, il ressort que les provinces n'obtinrent point cette compétence non pas tant vu leur incapacité de l'englober dans l'une des catégories de leurs pouvoirs en matière d'organisation judiciaire, mais parce que ce champ juridictionnel avait été réservé, inconsciemment peut-être, au Parlement du Canada. En effet l'article 101 de l'A.A.B.N. accorde au Parlement, par dérogation à toute autre disposition de cette loi (425), en plus du pouvoir de constituer une cour générale d'appel, celui

424. Voir notamment les deux arrêts suivants où de célèbres juristes ont souligné la vocation internationale des cours d'amirauté britanniques et le caractère particulier du droit qu'ils avaient à appliquer, connu sous le vocable de "general maritime law" et qu'on pourrait rendre en français par l'expression droit maritime universel: 1) The Leon, L.R. 6 P.D. 148 et 2) The Gaetano and Maria, L.R. 7 P.D. 1 et 137.
425. PEPIN, Gilles, Les tribunaux administratifs et la Constitution, Montréal, Les Presses de l'Université de Montréal, 1969, pp. 323-324; et Att. Gen. for Ontario v. Att. Gen. for Canada, 1927 A.C. 127 où les membres du Conseil privé ont établi ce qui suit: "[Their Lordships] would emphasize that S. 101 confers a legislative power on the Dominion Parliament which by its terms overrides any power conferred by s. 92 on the provinces or preserved by s. 129. "Notwithstanding anything in this Act" are words in s. 101 which cannot be ignored. They vest in the Dominion a plenary authority to legislate in regard to appellate jurisdiction, which is qualified only by that which lies outside the Act namely, The sovereign power of the Imperial Parliament." Nous n'hésiterions point à souligner que cette remarque s'applique aussi bien à la première partie de cet article qu'à la seconde.

d'établir toute autre cour pour la meilleure administration des lois du Canada (i.e. "... for the establishment of any additional courts for the better administration of the Laws of Canada"); en conséquence s'il est possible de rattacher quelque compétence fédérale qui soit conforme à la notion et à l'essence d'un tribunal maritime, dès lors cette sphère législative lui appartiendrait ou, si on formule le tout d'une façon différente, il faut que l'objet de l'activité de ces cours relève de son autorité législative (426).

Or l'usage conjoint des alinéas 2 et 10 de l'article 91 qui confèrent respectivement compétence au Parlement en matière de réglementation des échanges et du commerce (Trade and Commerce) ainsi que de la navigation et des expéditions par eau (Navigation and Shipping) sont sans contredit ceux qui, à prime abord et avec l'aide de l'article 101, s'apparenteraient le plus avec le concept de tribunal d'amirauté en qualité de juridiction commerciale et maritime (427).

426. PEPIN, *op. cit.*, p. 324.

427. Indépendamment de cette question du partage législatif à l'égard des tribunaux maritimes, il est intéressant de remarquer que le Conseil Privé dans Paquet v. Corporation of Pilots for and Below the Harbour of Quebec, 1920 A.C. 1029, vit une relation assez étroite entre 91(2) et 91(10) ainsi qu'en témoignent les propos suivants de Lord Haldane à la p. 1031: "Navigation and Shipping form the tenth class of the subjects enumerated as exclusively belonging to the Dominion in s. 91 of the Act and the second class in the section, the regulation of trade and commerce is concerned with some aspects at least of the same subject."

C'est d'ailleurs ce triple fondement législatif qu'a retenu le juge en chef Ritchie de la Cour Suprême du Canada dans l'arrêt The Picton en 1879:

As to the constitutional question which has been suggested in reference to the Court: the 40 Vict., ch. 21, which establishes a Court of Maritime Jurisdiction in the Province of Ontario, and gives to all persons the like rights and remedies in all matters (including cases of contract and tort, and proceedings in rem and in personam) arising out of or connected with navigation, shipping, trade and commerce on any river etc., of which the whole or part is in the Province of Ontario, as such persons would have in any existing British Vice-Admiralty Court, if the process of such court extended to the said Province, the British North America Act, sec. 91, gives to the Dominion parliament the exclusive legislative authority over these several subjects, and also power to establish courts for the better administration of the laws of Canada. I have not heard a word that in my opinion casts the slightest doubt on the validity of this Act. (428)

Dans cette affaire on ne contestait pas tellement l'autorité du Parlement de créer un tribunal maritime, mais plutôt celle de limiter ses activités à une seule province, ce que l'on rejeta péremptoirement en concluant à la compétence législative fédérale dans tous les cas de cette nature (429). Il se dégage aussi de cette décision jurisprudentielle que tous les juges présents adoptèrent l'attitude que cette compétence appartenait indiscutablement au Parlement et que l'objection présentée manquait de sérieux.

428. (1879-80) 4 R.C.S. 648, à la p. 655.

429. Id., p. 651. C'est aussi la conclusion qu'en dégage LEFROY, A.H.F., The Law of Legislative Power in Canada, Toronto, The Toronto Law Book and Publishers Co. Ltd., 1897-98, p. 572.

Deux ans plus tard le juge Stuart suggérait que le contrôle des cours de vice-amirauté au Canada appartenait au Parlement à titre de pouvoir incident à sa compétence sur la navigation et les expéditions par eau, mais ne fit aucunement appel à celle sur la réglementation des échanges et du commerce:

By the British North America Act, 1867, exclusive legislative authority in the Parliament of Canada extends to the regulation of navigation and shipping. As an incident to this power the Courts of Vice-Admiralty necessarily come under its control, [...]. (430)

Quant aux auteurs et commentateurs, ils sont presque inexistants et trop peu loquaces; alors que le juge Audette fait appel tant à 91(2) qu'à 91(10), mais sans aucune jurisprudence au soutien de sa proposition ni mention de l'article 101 de l'A.A.N. (431), Lefroy se contente pour sa part de rapporter les propos émis dans The Picton (432). Par contre un autre auteur en droit constitutionnel fait appel à la seule compétence sur la "navigation and shipping" pour asseoir cette autorité fédérale (433).

Comme le mettent en évidence ces décisions judiciaires de même que les propos des auteurs, la difficulté théorique consiste à déterminer avec la plus grande exactitude le fondement de la compétence législative fédérale en matière de tribunaux maritimes. Fait des plus significatifs toutefois,

430. The Farewell, (1881) 7 Q.L.R. 380.

431. AUDETTE, op. cit., p. 361.

432. Supra n. 429.

433. CLEMENT, op. cit., p. 711.

c'est qu'il ne fut jamais suggéré qu'il puisse y exister une compétence provinciale prépondérante, et a priori cette attitude est peut-être justifiée par le fait que maintes autres dispositions de la constitution assignent à la juridiction fédérale la presque totalité du secteur maritime (434). Pour constater cette situation juridique et l'étendue des pouvoirs fédéraux, il s'agit de s'en rapporter aux alinéas 9 à 13 inclusivement de l'article 91, ainsi qu'à consulter conjointement les articles 91(29) et 92(10) de la constitution; quant à l'article 108 qui renvoie à la troisième annexe, il opère le transfert de nombreux ouvrages et travaux publics à la propriété du Canada, dont certains sont intimement liés à l'administration maritime. Ce sont tous ces éléments, semble-t-il, qui auraient incité le Conseil Privé à suggérer une interprétation libérale de l'alinéa 10 relatif à la navigation et les expéditions par eau (435) bien que jusqu'à ce jour les tribunaux n'ont pas déterminé tout le contenu et le sens des termes "navigation" et "shipping", utilisés soit séparément, soit conjointement. Il appert néanmoins à la lumière de deux récentes décisions de la Cour Suprême du Canada dans Three Rivers Boat-

434. Pour désigner cet ensemble, LASKIN, op. cit., p. 524, utilise l'expression "Water travel and carriage". Cette intention de réserver ce secteur au Parlement se dégage aussi des Résolutions de Québec (1864) et de Londres (1866): cf. OLLIVIER, op. cit., respectivement aux pp. 40 et 51.

435. D'abord dans Paquet v. Corporation ..., supra n. 427; ensuite dans City of Montreal v. Montreal Harbour Commissioners: 1926 A.C. 299, aux pp. 312 et 313. Cette suggestion fut suivie par la Cour Suprême du Canada dans Re: Eastern Canada Stevedoring Co. Ltd., 1955 R.C.S. 529, aux pp. 535, 541 et 553.

man Limited et Conseil canadien des relations ouvrières (436) et Agence Maritime Inc., et Conseil canadien des relations ouvrières (437), ainsi que de celle de la Cour supérieure de la province de Québec dans Procureur Général du Canada v. Les services d'Hôtellerie Maritime Ltée (438), que cette compétence du Parlement n'est point illimitée et aussi vaste qu'on était initialement porté à la croire (439).

En l'absence d'une solution définitive et concluante en la matière, notre contribution consistera donc à circonscrire plus précisément le bénéficiaire de cette juridiction ainsi qu'à en déterminer les lettres de créance. Tout d'abord il apparaît essentiel de faire une distinction entre le pouvoir de légiférer sur un sujet et celui de créer des tribunaux dans le cadre d'exercice de cette même compétence puisque cette distinction existe dans la constitution elle-même; sinon, quel aurait été l'utilité de référer expressément à cet attribut aux articles 92(14) et 101, ainsi que par exclusion à l'article 91(27)? Aussi serions-nous portés à rejeter toute opinion qui, comme dans l'arrêt The Farewell, tente de faire de ce pouvoir un attribut intrinsèque ou incident de la compétence fédérale sur la navigation et les expéditions par eau, et consacrerions une importance primor-

436. 1969 R.C.S. 607.

437. 1969 R.C.S. 851.

438. 1968 C.S. 431.

439. POURCELET, Michel, Transport maritime intraprovincial, 1970 - 3 R. du B. III, remarque une certaine compétence provinciale dans cette sphère du domaine maritime.

diale en ce cas à l'article 101 de l'A.A.B.N. La seconde question consiste à se demander si, comme l'a fait la Cour Suprême du Canada, il y a nécessité d'alléguer aussi bien l'alinéa 2 que 10 de l'article 91 pour justifier cette juridiction fédérale, ou au contraire suffit-il de se fonder sur la seule compétence en matière de "navigation and shipping". Tout d'abord un commentaire général s'impose à l'égard de l'autorité fédérale en matière de réglementation des échanges et du commerce vu l'interprétation très large et libérale que suggère à prime abord cette disposition; en effet, ainsi que le souligne le juge Laskin dans son traité de droit constitutionnel, l'étude de divers arrêts jurisprudentiels révèle que ce second alinéa de l'article 91 sert à qualifier ou à soutenir plus vigoureusement d'autres compétences fédérales et qu'en conséquence on doit lui reconnaître le plus souvent un caractère ancillaire (440).

En effet l'analyse de la jurisprudence (441) suggère que la compétence conférée par l'article 91(2) est beaucoup plus restreinte et ne consiste qu'en un pouvoir général de réglementation de l'activité commerciale interprovinciale ou nationale dans sa perspective économique et fiscale (442), sans nécessairement s'immiscer à toutes les occasions dans

440. LASKIN, op. cit., p. 314.

441. Pour une liste des plus importantes décisions en la matière, voir LASKIN, op. cit., p. 292 et ss.

442. LEFROY, The Law of ... op. cit., p. 550 et ss., surtout aux pp. 553 et 556; LASKIN, op. cit., p. 435.

le domaine de compétence provinciale qu'est celui de propriété et droit civil, i.e. 92(13) A.A.B.N. (443).

Bien qu'à prime abord il paraisse logique de faire appel à l'article 91(2) pour justifier l'autorité fédérale à créer des tribunaux d'amirauté, puisque par le passé ces derniers ont définitivement exercé une activité commerciale, en réalité il ne s'est agi en aucune façon de l'exercice d'un pouvoir de réglementation sur les échanges et le commerce; bien au contraire on désirait plutôt mettre à la disposition de ceux qui exerçaient une activité maritime, commerciale ou non, un tribunal civil particulier qui puisse mieux répondre à leurs besoins et offrir des remèdes appropriés. Aussi serait-on porté à minimiser l'importance de l'article 91(2) comme fondement de la compétence du Parlement pour l'établissement de tribunaux d'amirauté.

Il importe donc dans les circonstances de nous attarder à analyser l'alinéa 10 de ce même article afin de cerner le sens exact des termes "navigation" et "shipping" (444), utilisés soit séparément ou soit conjointement, qui apparaissent constituer le pivot de la compétence fédérale

-
443. LASKIN, op. cit., p. 436 et ss. Pour une étude comparative des articles 91(2) et 92(13) A.A.B.N. voir l'oeuvre du professeur TREMBLAY, André, supra n. 3.
444. Le texte original anglais de la constitution canadienne étant le seul officiel (cf. PEPIN, op. cit., p. 323), il importe donc de s'en remettre au sens précis de "Navigation and shipping" selon le génie de la langue anglaise, et non à la traduction officieuse et douteuse de "navigation et les expéditions par eau" (cf. PINEAU, op. cit., p. 32).

en matière maritime. Le premier de ces deux termes, selon le Black's Law Dictionary, désigne "The act or the science or the business of traversing the sea or other waters in ships or vessels" (445), tandis que le second dans son sens générique de "Law of Shipping" serait "A comprehensive term for all that part of the maritime law which relates to ships and persons employed in or about them. It embraces such subjects as the building and equipment of vessels, their registration and nationality, their ownership and inspection, their employment, (including charter parties, freight, damage, towage and salvage), and their sale, transfer, and mortgage; also; the employment, rights, powers, and duties of masters and mariners; and the law relating to shipbrokers, ship agents, pilots, etc". (446). D'ailleurs le juge Pratte de la division de première instance de la Cour fédérale fit sienne cette définition dans Le navire Capricorn (447). Alors que navigation référerait plutôt à l'acte physique de se mouvoir sur une étendue d'eau, les expéditions par eau ou activités de marine marchande, ainsi qu'on traduit "shipping" en français, s'entendraient

445. Black's Law Dictionary, op. cit., p. 1179. Quant à STOUD, F., The Judicial Dictionary, Toronto, Sweet and Maxwell (London) et Carswell and Co. (Toronto), 1890, il suggère une définition semblable à la p. 496: "The science or act of conducting a ship from one place to another".
446. Black's Law Dictionary, op. cit., p. 1546. Dans International Maritime Dictionary de de KERCHOVE, René, 5e éd., Princeton, N.J. (U.S.A.), 1956, on retrouve aux pp. 665 et 666 l'explication suivante au sujet du terme "shipping": "The term is often broadly used in law treatises as including the instrumentalities of transportation by water, their regulations, ownership, and employment and the rights and liabilities connected with or growing out of them".
447. 1973 C.F. 955, aux pp. 958 et 959.

non pas dans le sens restreint de transport de marchandises par eaux, mais de celui de commerce maritime (448) sous tous ses aspects, tant juridiques que financiers; utilisés d'une façon juxtaposée, ces deux vocables auraient pour effet, à quelques exceptions près et sur des questions accessoires ou incidentes seulement, de soumettre presque tout le domaine de droit maritime à la compétence du Parlement. Nous soumettons donc que ce sont tant l'alinéa 10 de l'article 91 que l'article 101 de la constitution qui autorise le fédéral à créer des tribunaux civils maritimes et qu'inversement le recours à 91(2) de l'A.A.B.N. est insuffisant. Prétendre néanmoins que 91(10) ne confère qu'un pouvoir réglementaire, ainsi que l'ont suggéré les procureurs des provinces dans l'affaire Att. Gen. for the Dominion of Canada v. Att. Gen. for the Province of Ontario, Quebec and Nova Scotia (449), sans permettre d'aborder des questions aussi fondamentales que les droits et obligations des parties engagées dans une aventure maritime, nous apparaît incorrect puisque le Conseil Privé dans cette même décision n'a pas cru bon de retenir cet argument; si

448. Le tout s'inspirerait du concept d'aventure maritime qui aurait, ainsi que le souligne le juge Rand dans The SS. AT and B., 1954 R.C.S. 513, aux pp. 521-522, marqué tout le développement du droit maritime.

449. 1898 A.C. 700, à la p. 708. De même c'est ce que suggère LEFROY, A Short ... op. cit., p. 106: "Rather 'Navigation and Shipping' would seem to mean the right to prescribe rules and regulations for vessels navigating the waters of the Dominion". Ce dernier membre de phrase est justifié par le fait qu'à la date à laquelle furent écrits ces mots, le Canada ne possédait pas la capacité extra-territoriale de légiférer en la matière; cf. OLLIVIER, Le Canada ... op. cit., p. 146.

telle avait été l'intention du législateur anglais, il l'aurait clairement indiquée comme ce fut le cas à 91(2) et aurait alors employé à bon excient le terme "réglementation". D'ailleurs à la lumière des institutions britanniques dont il faut s'aider pour comprendre la constitution canadienne, cette interprétation apparaît des plus plausibles et réalistes puisque dans le seul Merchant Shipping Act de 1854 (450), soit 13 ans avant l'adoption de l'A.A.B.N., le législateur anglais élaborait sur de nombreux et divers sujets de droit maritime non écrit alors appliqué par la Haute Cour d'Amirauté, y compris évidemment de nombreux principes de droit privé, ce qui laisse entendre que le terme "shipping" s'entendait dans un sens très large.

Finalement on pourrait greffer à cette compétence fédérale sur la navigation et la marine marchande la dimension nationale et internationale de telles activités, ainsi que le suggérait le juge Rand de la Cour Suprême du Canada dans l'affaire Eastern Canada Stevedoring Company Limited:

The circumstance that "Navigation and Shipping" was committed to the dominion by S. 91 apart from any question of imperial policy, is to be ascribed to the special character of these subjects and to their international as well as national implications; [...]. (451)

Néanmoins une dernière question subsiste et c'est celle de savoir si l'exigence de l'article 101 de l'AABN, i.e. "The Parliament of Canada may, notwithstanding anything in this

450. 17-18 Victoria, c. 104.

451. 1955 R.C.S. 529, à la p. 543.

Act, from time to time, provide for [...] the establishment of any additional Courts for the better Administration of the Laws of Canada" (soulignement ajouté), généralement entendue dans le sens de "... la meilleure administration des lois du Canada", est satisfaite à cet égard. Avant de procéder à une analyse jurisprudentielle, il importe de se rappeler que traditionnellement l'attribut essentiel des tribunaux d'amirauté fut de statuer sur des litiges de nature privée dont le fondement était la sanction de principes de droit maritime, le plus souvent non écrits. Aussi vu la nature de ces tribunaux, les extraits suivants de la décision de la Cour Suprême du Canada dans Consolidated Distilleries Ltd. v. Consolidated Exporters Corp. Ltd. ont contribué à fournir des éléments de solution quant au véritable fondement constitutionnel de l'autorité du Parlement de créer des tribunaux maritimes:

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

et

While there can be no doubt that the powers of Parliament under s. 101 are of an overriding character, when the matter dealt with is within the legislative jurisdiction of the Parliament of Canada, it seems equally clear that they do not enable it to set up a court competent to deal with matters purely of civil rights as between subject and subject. (452)

Quant au jugement du Conseil Privé en disposant définitivement de cette affaire dans Consolidated Distilleries Ltd. v. The King (453), il ne contribue guère à solutionner notre difficulté vu la nature même du problème qui retenait son attention, ainsi que son caractère ad hoc; néanmoins il importe de noter que les propos antérieurement cités du juge Anglin de la Cour Suprême furent entérinés.

Cependant la toute récente décision unanime des 9 juges de la Cour Suprême du Canada dans Quebec North Shore Paper Co. et al v. Canadian Pacific Ltd. (454) telle que formulée par le juge en chef Bora Laskin, contribue dans une large mesure à élucider l'étendue de cette compétence fédérale ainsi qu'à la circonscrire. En substance le problème soulevé par cette affaire où la compétence de la Cour fédérale au titre de l'article 23 de sa loi constitutive était à l'étude consistait à déterminer si la compétence de ce tribunal créé sous l'empire de l'article 101 de l'A.A.B.N. était co-extensive avec la compétence virtuelle du Parlement sur quelque sujet

452. 1930 R.C.S. 531 aux pp. 534 et 535. Voir aussi PEPIN, op. cit., p. 325 et LASKIN, op. cit., p. 817.

453. 1933 A.C. 508 infirmant partiellement 1932 R.C.S. 419.

454. 1977 - 71 D.L.R. (3d) 111 renversant la décision de la Cour d'appel fédérale (1976 C.F. 646) qui par ailleurs avait maintenu celle de la division de première instance (1976 C.F. 52).

tombant sous sa juridiction, ou ne s'étendait simplement qu'à la sanction des lois du Parlement ("Laws of Parliament"), quelle que soit par ailleurs leurs sources formelles ou institutionnelles viz. lois proprement dites, règlements ou peut être droit commun. Son appréciation du pouvoir législatif fédéral au titre de l'article 101 de l'A.A.B.N. se porta sur la seconde interprétation et à ce sujet formula les remarques suivantes après avoir dûment considéré les décisions antérieures dans Consolidated Distilleries Ltd.:

The relevant words, for the purposes of the present case, are "administration of the laws of Canada". When s. 23 of the Federal Court Act speaks of a claim for relief or a remedy "under an Act of the Parliament of Canada or otherwise", it cannot be given a construction that would take it beyond the scope of the expression "administration of the laws of Canada" in s. 101.

In the present case there is no Act of the Parliament of Canada under which the relief sought in the action is claimed, the question of jurisdiction of the Federal Court hinges therefore on the words in s. 23 "or otherwise", and this apart from the additional and sequential question whether the claim is in relation to any matter coming within any of the classes of subjects specified in the latter part of s. 23. (454a)

et

It is also well to note that s. 101 does not speak of the establishment of Courts in respect of matters within federal legislative competence but of courts "for the better administration of the laws of Canada".

The word "administration" is as telling as the plural words "laws", and they carry, in my opinion, the requirement that there be applicable and existing federal law, whether under statute or regulation or common law, as in the case of the Crown, upon which the jurisdiction of the Federal Court can be exercised. Section 23 requires that the claim for relief be one sought under such law. (454b)

Ces derniers propos indiquent clairement que l'expression "laws of Parliament" n'englobe pas seulement les lois positives du Parlement, mais bien tout le droit de caractère fédéral qui jouirait d'une autonomie propre; ses sources peuvent être variées ainsi que le suggère le juge en chef, mais en l'absence de ces sources n'engloberait pas à titre supplétif le droit dit provincial qui jouit de sa propre autonomie. Puisque en l'espère la réclamation se fondait sur le droit d'une province, mais en dépit du fait que le sujet en litige aurait peut-être pu faire l'objet d'une législation fédérale, la Cour Suprême jugea que la Cour fédérale n'était pas compétente pour connaître une telle réclamation.

Certes cette décision contribue grandement à clarifier la portée de l'article 101 de l'A.A.B.N., mais par ailleurs il est indéniable que l'application de ces principes soulèvera de nombreuses difficultés dans la mesure où en l'absence d'une législation positive ou d'une identification concrète de ce

qui constitue un droit fédéral, même si par ailleurs une virtuelle compétence fédérale pourrait être exercée, les juristes devront spéculer sur la véritable étendue de la compétence d'une cour fédérale. Plus tard dans la présente étude, il nous sera donné de constater que cette difficulté est d'autant plus présente en matière maritime vu d'une part l'absence d'une définition satisfaisante de ce que constitue le "droit maritime canadien" et d'autre part le fait que plusieurs sujets de réclamations à caractère maritime équivalent à des litiges de droit privé dont les sources juridiques peuvent être multiples.

Cette difficulté fut également soulignée par un juriste qui a procédé à une sévère critique de cette décision (455). Sans nécessairement partager toutes ses réserves, certaines d'entre elles mériteraient néanmoins d'être soulignées:

1. La fondement de cette décision repose sur la prémisse que l'article 101 de l'A.A.B.N. est le seul fondement de la compétence du Parlement au chapitre de la création de cours, en conséquence de quoi l'expression "for the better administration of the Laws of Canada", impose une contrainte indue à ses pouvoirs:

But though, at first sight, power to create courts resides in every grant of substantive powers of legislation, the difficulty is that

455. SCOTT, Stephen Allan, Canadian Federal Courts and the Constitutional Limits of their Jurisdiction. Allocution prononcée durant la sous-section québécoise de la section de droit maritime de l'association du Barreau canadien au cours de l'automne 1976. Voir aussi l'article suivant de HOGG, P.W. Constitutional Law - Limits of Federal Court Jurisdiction - Is there a Federal Common Law?, 1977 Can. Bar. Rev. 550.)

certain provisions specifically deal with the creation of courts, by the Parliament of Canada (section 101) and by the provincial legislatures (section 92:14) respectively. Expressio unius est exclusio alterius. It is a permissible (though a rebuttable) inference that these provisions deal exhaustively with the power to create courts, so far at least as the Act of 1867 is concerned. That I would concede without hesitation. (p. 8)

In sum, it is a very bold assumption that the only federal legislative authority to create courts is that which resides in section 101 of the Act of 1867. (p. 9)

Is section 101 properly to be construed as exhaustive? The Quebec North Shore Paper Case assumes, rather than decides, that it is. If section 101 is not exhaustive, and if federal courts can be created under the substantive grants of federal legislative power, very important consequences indeed must follow. The phrase "Courts for the Better Administration of the Laws of Canada" becomes irrelevant whenever another power can be relied on. The "other" power must normally be a grant of substantive authority, and in deciding whether any given grant will support Parliamentary conferral of a given judicial jurisdiction, the only question is one which is the same as that which applies to any federal statute: is the statute enacted in relation to some subject matter within federal legislative authority? In deciding the latter question, it seems plain that a law which says (for example) who is to hear claims arising from collisions of ships is no less a law in relation to such collisions than is a law which specifies the parties who are to be liable for such collisions and the measure of their liability. Similarly a law which says who is to hear disputes as to contracts to construct terminals, is no more, and no less, a law "in relation to" such terminals than is a law prescribing the liability on such contracts. Both laws are within the substantive federal legislative power, --- or neither is. If so, the Quebec North Shore Paper Case seems to me to depend necessarily on the correctness of its assumption that section 101 of the Act of 1867 is exhaustive of Parliament's power under that Act to create courts, quite as much as the case depends on the true construction of s. 101. (pp. 13-14)

I would submit that, on balance, section 101 is better read as not exhausting Parliament's power to create courts. If that is so Parliament's power to create courts, and to confer jurisdiction, is coextensive with its power of law-making --- not merely coextensive with its actual substantive legislation. If so, Quebec North Shore Paper is wrongly decided, regardless of the proper scope of s. 101. (p. 15)

2. Dorénavant la compétence d'un tribunal fédéral sera fonction de l'existence d'une législation ou droit fédéral de caractère substantif, ce qui, aux yeux de l'auteur, n'est pas nécessairement évident.

So long as Quebec North Shore Paper is applied as good law, the judicial jurisdiction of the Canadian Federal courts will clearly depend largely, if not perhaps entirely, upon the existence of substantive federal enactments. But is it always clear what is a substantive enactment? (p. 16)

3. Enfin, une autre conséquence négative de ce jugement est qu'il sera dorénavant difficile de déterminer si une disposition attributive de compétence comporte également une portée de droit substantif, et si tel est le cas, qu'elle en est exactement la teneur et l'étendue.

A federal legislative provision purporting simply to confer jurisdiction will often, for lack of a federal enactment creating the relevant substantive rights, fail for constitutional reasons, unless it is also read as creating a substantive right simultaneously with the jurisdiction.

A good deal of strain is thus imposed upon the presumption that words conferring "jurisdiction" mean just what they say, and normally create no substantive right. (p. 17)

Bien que nous n'entendons pas à ce stade élaborer sur la compétence dite maritime de la Cour fédérale, ce qui serait à notre avis prématuré, il importe de souligner que ce récent jugement de la Cour Suprême obligera malgré tout de procéder à une analyse critique de la tendance jurisprudentielle engendrée par cette autre décision de la division d'appel de la Cour fédérale intitulée Robert Simpson Montreal Ltd. v. Hamburg - Amerika Linie Norddeutscher et al (456) et dont la portée s'apparentait, en partie à celle que vient de renverser la plus haute instance judiciaire du pays.

Bref, selon l'état actuel du droit, de la jurisprudence et de l'autorité morale de certains obiter dicta tant des juges de la Cour Suprême que d'un juge de la cour de vice-amirauté au cours des deux seuls arrêts qui leur ont fourni l'occasion de se prononcer sur le sujet, l'autorité législative nécessaire à la création de tribunaux civils maritimes appartient au Parlement et elle apparaît incontestable malgré le fait que la solution la plus juridique puisse se situer à mi-chemin de leur position respective. Cependant cette conclusion continuerait à présenter des difficultés puisque les frontières du pouvoir législatif fédéral fondées sur 91(10) de la constitution ne furent jamais précisées ainsi que deux récents arrêts de la Cour Suprême canadienne l'ont illustré (457).

456. 1973 C.F. 1356 infirmant 1973 C.F. 304.
457. Supra n. 436 et 437.

Séction seconde: Système canadien de tribunaux maritimes.

A partir de 1867 il existe à proprement parler deux régimes juridiques distincts en matière maritime: Le premier qui prévaut jusqu'en 1931, fut caractérisé par une main-mise ou un droit de regard du parlement britannique sur ces institutions après quoi le Parlement canadien put jouir de son entière compétence législative.

Paragraphe premier: Période 1867-1931: mise en veilleuse de la compétence fédérale.

Avant l'adoption du Statut de Westminster de 1931, deux organisations judiciaires d'amirauté se succédèrent au Canada; les cours de vice-amirauté continuèrent à exercer leur juridiction traditionnelle jusqu'en 1890 après quoi Londres suggéra le système des cours coloniales d'amirauté, Leur trait caractéristique commun consista dans la primauté des législations britanniques vu le maintien de l'Acte relatif à la validité des lois coloniales, mais à une occasion l'autorité fédérale jugea à propos de créer de son propre chef une cour maritime. Chacune de ces institutions fera donc l'objet d'une attention particulière.

Article premier: Cours de vice-amirauté (1867-1891).

L'organisation judiciaire des cours de vice-amirauté qui prévalut jusqu'en 1867 se perpétua jusqu'en 1891; le gouvernement du Canada devait néanmoins assumer toutes les dépenses de fonctionnement de ces tribunaux opérant sur son

territoire tandis que le gouvernement britannique en nommait les officiers sur recommandation d'Ottawa (458). Seul "The Vice-Admiralty Courts Act Amendment Act, 1867" (459) vint y apporter une modification mineure en permettant la nomination de juges adjoints, vraisemblablement pour y hâter le déroulement des litiges. Quant à l'étendue de la compétence de ces cours, l'Amirauté anglaise ne suggéra point au Parlement de l'accroître et il appert que les juristes canadiens furent satisfaits sur ce point de la réforme de 1863.

Une faiblesse de cette organisation fut mise à jour en 1880 dans The Edward Barrow alors que le juge souligna que pour les fins d'exercice de cette juridiction maritime le Canada demeurait, malgré son statut fédératif, composé de colonies indépendantes et autonomes:

There is no doubt of the Dominion of Canada being for certain purposes a possession of the Crown, and that, although the several provinces of which it is composed have been in a measure as it were absorbed, still in many respects their individuality and autonomy remain intact.

et

It does not, [...], so far as this court is able to judge, [...], appear that the provision of the Vice Admiralty Courts Act 1863, has been disturbed or that an extension of the powers of the Vice-Admiralty Courts has been affected so as to give them jurisdiction over claims between owners of any ship touching her ownership, possession, employment or earnings, unless the ship is registered in the possession where the Vice Admiralty Court is to exercise its jurisdiction. (460)

458. Supra n. 416.

459. 30-31 Victoria c. 45.

460. 1880 - 6 Q.L.R. 94, pp. 95 et 97.

En plus de limiter le nombre de réclamations susceptibles d'être exercées devant ces tribunaux, cette situation juridique les confinait sur le territoire de leur colonie puisque leur compétence territoriale ne s'étendait pas au delà de leurs frontières provinciales respectives. C'est ainsi par exemple qu'à cette époque aucune cour de vice-amirauté ne put prétendre exercer sa juridiction dans la province d'Ontario, pas même celle de Québec (461).

Néanmoins le 23 août 1883 on substitua aux anciennes règles de pratique et de procédure de nouvelles connues sous le titre de "Rules for the Vice-Admiralty Courts in Her Majesty's Possessions Abroad". (462).

Article second: Cour Maritime de l'Ontario (1877-1891).

L'Acte de Juridiction Maritime (463), adopté par le Parlement canadien en 1877, fut la première loi canadienne parfaitement autonome en matière de tribunal maritime dont la validité fut reconnue dans The Picton (464); il implantait une cour supérieure de juridiction maritime en Ontario et pourvoyait aussi bien à son organisation qu'à son fonctionnement. Pour ne point concurrencer les autres cours de vice-amirauté et ainsi risquer de violer quelque disposition du Colonial

461. CLEMENT, op. cit., p. 238.

462. COOK's V.-A.R., pp. 372 et 384.

463. Supra n. 417.

464. Supra n. 428.

Laws Validity Act, il était précisé à l'article premier que sa compétence se limitait à ce qui pouvait survenir en tout ou en partie dans les eaux de cette province. Bien plus l'article 3 stipulait ce qui suit:

La cour n'aura compétence, sauf tel qu'il est dit plus haut, dans aucune matière à laquelle s'étend la juridiction (process) d'une cour de Vice-Amirauté britannique existante [...]. (465)

On lui permettait d'entendre des litiges qui survenaient dans les limites de la province de Québec pourvu qu'elle agisse alors comme toute autre cour de vice-amirauté en présence de cas qui ont pris naissance hors de son champ de compétence territoriale (Article 2(2)). En conséquence, dans tous les cas d'intervention de cette cour, un point de rattachement ontarien ou québécois à l'égard de l'objet du litige devait être perceptible, sinon une telle loi aurait risqué d'avoir une portée extraterritoriale, ce qui aurait pu entraîner sa nullité (466).

La compétence de la Cour Maritime d'Ontario s'étendait aux réclamations civiles, de nature maritime et commerciale, dont aurait pu être saisie une cour de vice-amirauté britannique si elle avait été implantée en Ontario, et con-

465. "Process" doit s'entendre dans son sens le plus général de possibilité de débiter des procédures judiciaires; en pareil cas on doit satisfaire à toutes les exigences d'exercice d'une juridiction, soit vérifier les compétences *ratione materiae*, *personnae* et *territoriae* du tribunal.

466. Supra n. 415; id., p. 145. Infra, citation de la p. 160; Id.

sistait à sanctionner des droits et offrir des recours identiques. Voici d'ailleurs la forme dans laquelle ces objectifs furent énoncés à l'article premier:

Sauf les exceptions prescrites par le présent acte, tout individu aura, dans la province d'Ontario, après la mise en vigueur du présent acte, les mêmes droits et les mêmes recours dans toutes matières (y compris les cas de contrat et de tort, et les procédures in rem et in personam,) ressortant de la navigation, ou se rattachant à la navigation, à la marine marchande ou au commerce maritime sur toute rivière, lac, canal ou cours d'eau de l'intérieur, situé en tout ou en partie dans la province d'Ontario, que cet individu aurait eu si la juridiction (process) d'une cour de Vice-Amirauté britannique s'étendait à la province d'Ontario.

Aucune autre juridiction ne lui appartenait du fait que le législateur à l'article trois avait édicté les défenses suivantes:

La cour n'aura compétence, [...] dans aucune matière [...], ni dans aucune cause de prise, ni dans aucune matière criminelle, ni dans aucun cas d'infraction aux règlements et instructions concernant la marine de Sa Majesté, ou provenant des droits de l'Amirauté ou d'aucune saisie pour infraction des lois du Revenu, des Douanes, du Commerce ou de la Navigation, ou de toute violation de l'acte du parlement impérial connu comme "l'Acte des Enrôlements à l'Etranger", ou des lois relatives à l'abolition du commerce des esclaves, ou à la capture et destruction des pirates et des navires des pirates.

Malgré les quelques références du début de cette loi aux cours de vice-amirauté, surtout en vue de délimiter l'étendue de ses compétences, il est intéressant de souligner la grande autonomie dont jouissait cet organisme à certains égards et son affranchissement du système d'amirauté britan-

nique. C'est ainsi qu'il disposait de l'autorité nécessaire à l'adoption de ses propres règles de cour (Article 8) et ce n'est qu'à titre supplétif qu'on pouvait référer à celles de la Haute Cour de l'Amirauté en Angleterre (Article 9) (467). Par ailleurs les appels de ses décisions se logeaient d'abord à la Cour Supême du Canada (Article 19), et non directement au Conseil privé comme c'était le cas pour ceux de vice-amirauté. Cet acte constituait donc la première pièce législative proprement canadienne en matière d'organisation judiciaire maritime, et opérait une scission de l'unité de juridiction qui avait jusqu'à ce jour prévalu au Canada. Malgré les contraintes imposées par la loi britannique relative à la validité des lois coloniales, le Parlement laissa soupçonner dans son texte un désir évident d'agir en accord avec ses propres institutions; par exemple, chaque fois que les circonstances s'y prêtaient, il substitua au qualificatif "d'amirauté" celui de "maritime" et conféra à cette cour une compétence et un mode de fonctionnement proprement national. Fait digne de mention, c'est que le gouvernement de l'époque n'entreprit aucune démarche auprès de Londres pour qu'il établît une cour de vice-amirauté en Ontario. Ce même désir d'autonomie ne surgira à nouveau qu'en 1971 malgré le fait que le Parlement canadien ait disposé de sa pleine capacité législative dès 1931.

467. On s'étonne que dans ce texte le législateur réfère aux règlements généraux de la Haute Cour de l'Amirauté puisque la Haute Cour d'Angleterre lui avait succédé en 1873.

Article troisième: Cour coloniales d'amirauté (1891-1931).

C'est l'adoption par le Parlement de Westminster de l'Acte des Cours coloniales d'Amirauté, 1890, (468), qui précipita la disparition des cours de vice-amirauté britanniques au Canada, mais par ailleurs c'est la loi canadienne intitulée l'Acte de l'Amirauté, 1891 (469), qui pourvut à leur succession.

La première de ces lois permettait à la législature d'une possession britannique de déclarer toute cour de juridiction civile illimitée primitive (470) être une cour coloniale d'Amirauté en conformité de ladite loi (Article 2(1) et 3(a)), et limitait aussi la juridiction d'amirauté civile que pouvait posséder cet organisme judiciaire à celle que détenait alors la Haute Cour en Angleterre (Article 2(2)) (471). De même l'article 3(c) prévoyait qu'en matière criminelle cette cour ne pourrait juger ou punir une personne pour une infraction punissable par voie de mise en accusation alors que l'alinéa précédent stipulait que pour les fins de la juridiction des prises et en matière de traite des esclaves, son statut demeurerait identique à celui d'une cour de vice-amirauté. Dès la mise en vigueur de cette loi dans les possessions bri-

468. 53-54 Victoria, c. 27; Colonial Courts of Admiralty Act.

469. S.C., 1891, c. 29.

470. "Unlimited civil jurisdiction" dit le texte législatif britannique, à l'article 3(a); vu l'article 15 de cette même loi, le tout servait à indiquer un tribunal dont la compétence de première instance n'était limitée à aucune somme monétaire pré-établie.

471. OLLIVIER, Le Canada ... op. cit., p. 161.

tanniques, soit le premier juillet 1891 (Article 16(1)), toute cour de vice-amirauté alors existante était abolie (Article 17); il y avait bien quelques exceptions et réserves, mais aucune d'entre elles n'affectait le Canada.

Ce changement dans l'organisation des tribunaux maritimes aurait été motivé par le désir de Londres d'accorder une plus grande autonomie à ses possessions dans le choix de l'organisme le plus apte à agir en qualité de juridiction d'amirauté sur leur territoire en conformité de leur constitution. La métropole n'entendait toutefois pas laisser aux colonies la détermination du contenu de cette juridiction, car le tout révélait une importance majeure pour son commerce maritime; c'est pourquoi elle édicta dans sa loi le maximum de juridiction et de compétence que pourraient détenir ces organismes coloniaux (472). Ces intentions se retrouvaient à l'article 2(1):

Toute cour de droit dans une possession britannique, qui est alors déclarée, en conformité dudit acte, être une cour d'Amirauté, ou qui, si une telle déclaration n'est pas en vigueur dans la possession, y a une juridiction civile illimitée primitive sera une cour d'Amirauté, revêtue de la juridiction mentionnée au dit acte, et pourra pour les fins de cette juridiction, exercer tous les pouvoirs qu'elle possède pour les fins de son autre juridiction civile; [...]. (473)

472. The Yuri Maru and the SS Woron: 1927 - 4 D.L.R. 69, à la p. 77.

473. Cette traduction française de l'article 3 de la loi britannique se retrouve au début du volume des Statuts du Canada de 1891.

L'année suivante le Parlement canadien s'inspira donc de ces directives du législateur anglais et adopta l'Acte de l'Amirauté, 1891 (474), qui fit de la Cour de l'Echiquier la cour coloniale d'amirauté pour le Canada (Article 3). Ainsi que le souligne un auteur, cette cour était la seule à posséder le statut de juridiction civile illimitée pour tout le pays:

[...] the exercise of Admiralty jurisdiction throughout Canada was conferred upon the Exchequer Court of Canada, as being the only Court having original unlimited civil jurisdiction (Sec. 2) throughout the Dominion.
(475)

Cette initiative parlementaire créa une unité de juridiction pour disposer des affaires maritimes litigieuses puisqu'on assistait à la disparition du double régime des cours britanniques de vice-amirauté (Article 17, loi anglaise) et de la Cour Maritime d'Ontario (Article 13, loi canadienne); aussi cette nouvelle organisation judiciaire permettait de desservir tout le territoire canadien, et non seulement certaines provinces, ce qui s'était avéré une faiblesse du système précédent (476). Aussi par ce titre la Cour de l'Echiquier du Canada se voyait octroyer une seconde nature:

474. Ainsi que le prévoyait l'article 26 de la loi canadienne, ce régime entra en vigueur le 2 octobre 1891 par suite d'une proclamation publiée dans la Gazette du Canada le 5 octobre 1891: cf. AUDETTE, op. cit., p. 363.

475. AUDETTE, op. cit., p. 361.

476. Voir par exemple l'affaire The Ship Aurora, (1891-93) 3 R.C. E. 228, où dès 1893 la cour de l'Echiquier du Canada en sa juridiction d'amirauté procéda dans une action in rem à Winnipeg; le juge Burbidge indique bien à la p. 236 qu'entre les années 1888 et 1890 inclusivement aucune juridiction maritime ne pouvait intervenir dans la province du Manitoba.

And though the jurisdiction of the old colonial Courts of Admiralty is for the convenient administration of justice conferred upon the Exchequer Court of Canada, just as there is in England a Probate, Divorce and Admiralty Division of the High Court of Justice, yet the admiralty principles, procedure and practice are as might be expected from the history of the court, quite distinct from the jurisdiction in Exchequer, which indeed primary appears from the rules and orders specially relating to Admiralty procedure.

One tribunal may well possess and exercise two distinct jurisdictions without in any way merging them: [...]. (477)

Tout au cours de cette période des cours coloniales d'amirauté, la compétence de la cour de l'Exchequer du Canada demeura, ainsi que l'exigeait l'article 2(2) de la loi anglaise, celle que possédait la Haute Cour en Angleterre à la date de la promulgation de cette loi:

The jurisdiction of a Colonial Court of Admiralty shall, subject to the provisions of this Act, be over the like places, persons, matters and things, as the Admiralty jurisdiction of the High Court in England, whether existing by virtue of any statute or otherwise, [...]. (478)

Aussi fut-il jugé en 1927 par le comité judiciaire du Conseil Privé dans The Yuri Maru et SS. Woron (479) que toute modification à la juridiction d'amirauté de la Haute Cour en Angleterre subséquemment à 1890 n'affectait aucunement celle des cours coloniales d'amirauté et qu'en conséquence l'ampleur de leur

477. The Ship Abby Palmer, 1904 - 8 R.C. E. 462, à la p. 466.

478. Les propos tenus dans The S.S. Clearpool (1920 - 20 R.C.E. 153) à l'effet que le tribunal ne possédait pas une juridiction plus vaste que celle que possède la Haute Cour en Angleterre, laissait néanmoins subsister une difficulté que le comité judiciaire du Conseil Privé dut solutionner quelques années plus tard: supra n. 472.

479. Supra n. 472.

compétence demeurait celle qui prévalait au moment de l'adoption de la loi.

Néanmoins cet arrêt jurisprudentiel a suscité une vive controverse parmi les juristes, notamment l'obiter de Lord Merrivale à l'effet que l'augmentation ou la diminution de la compétence des cours coloniales d'amirauté était du ressort et de l'activité législative indépendante des dominions.

En effet les deux dispositions suivantes de l'article 3 de la loi de 1890 indiquaient clairement qu'un Dominion pouvait restreindre l'étendue de cette compétence en amirauté, mais non l'accroître:

The legislature of a British possession may, by any Colonial law,

(a) declare any court of unlimited civil jurisdiction, whether original or appellate, in that possession to be a Colonial Court of Admiralty, and provide for the exercise by such court of its jurisdiction under this Act, and limit territorially or otherwise, the extent of such jurisdiction; and ... (soulignement ajouté)

[...]

Provided that any such Colonial law shall not confer any jurisdiction which is not, by this Act, conferred upon a Colonial Court of Admiralty.

D'ailleurs ce même juge n'avait-il pas reconnu immédiatement avant d'émettre son opinion tant controversée que la compétence décrite dans la loi anglaise était la maximale que pouvaient détenir les cours coloniales d'amirauté?

On the whole, the true intent of the Act [i.e. Colonial Courts of Admiralty Act] appears to this Lordship to have been to define as a maximum of jurisdictional authority for the Courts to be set thereunder, the Admiralty

jurisdiction of the High Court in England
as it existed at the time when the Act passed.
(480)

Le résultat pour le moins inusité de cette loi impériale de 1890 fut donc de créer une situation inverse à celle qui aurait autrement existée en vertu de la seule loi de 1865, c'est-à-dire prohiber une extension de la compétence d'amirauté de ces cours, et inversement permettre d'en restreindre l'étendue. Aussi faut-il conclure à l'inexactitude de cet obiter dans la mesure où il tendait à permettre aux colonies d'accroître seules la compétence de ces tribunaux maritimes; à l'exception d'un seul (481), tous les autres commentateurs dénoncèrent ces propos de Lord Merrivale (482).

Rien n'empêchait cependant un Dominion d'assigner à un tel tribunal une compétence autre qu'en matière civile maritime puisque dès lors on échappait au champ d'application aussi bien de la loi de 1865 que de celle de 1890.

Par ailleurs le juge Martin indiqua clairement dans The Prince Albert que les références dans la loi canadienne

480. Ibid.

481. KEITH, Berriedale, Notes on Imperial Constitutional Law, (1) 1927 - 9 Journal of Comparative Legislation, (3rd ser.), 241, aux pp. 253 et 254, et (2) 1929 - 11 Journal of Comparative Legislation, (3rd ser.), 250, aux pp. 262 et 263.

482. GRIFFIN, MONTGOMERY and SMITH, Letter to the Editor, 1928 - 44 Law Quarterly Review 422, (2) SCOTT, F.R., 1) Admiralty Jurisdiction and Colonial Courts, 1928 - 6 R. du B. Can. 779, et 2) Professor Berriedale, Keith, on Admiralty Jurisdiction, 1930, 8 R. du B. Can. 26.

aux limites géographiques du Canada n'avait pas pour effet de limiter la compétence ratione materiae de la cour quant aux litiges prenant naissance à l'extérieure du Canada:

The defendant's counsel laid great stress upon the words "subject to the provisions of this Act" in sec. 2(2) of the Colonial Courts of Admiralty Act, 1890, cap 26, as in some way reducing the jurisdiction of this court below that of the "High Court of England," which is declared to possess "in like manner and to as full an extent", and sections 3 and 4 of the Canadian Admiralty Act of 1891 (cap. 141, R.S.C.) are referred to and it is submitted that their effect is to "limit territorially or otherwise the extent of such (High Court) jurisdiction" as may be done under sec. 3 of the Act of 1890. A careful consideration of these sections does not however in my opinion support this view, and the expressions in said sections of our Canadian Act "within Canada", and "throughout Canada and the waters thereof", etc., do not limit this court's jurisdiction to those merely domestic matters which with all their attendant circumstances arise within Canada's borders; such a view is moreover at complete variance with the concluding directions in sec. 2, that the newly established Canadian court "shall have the same regard as that (High) Court to International law and the comity of nations". The correct view of the effect of the said statutes is, I think, that taken by Idington J. in the D.C. Whitney case supra:

The jurisdiction of the court must be exercised within Canada. Again it must be exercised throughout Canada and the waters thereof. These terms designate the place within which the jurisdiction must be exercised; and the place within which the appellant came and was seized clearly and indisputably was within the area thus designated. That by no means implies that the offences or the contract out of which the necessity for proceedings may arise in rem or in personam, must have taken place within Canada or upon the waters thereof.

And at page 320:

It seems to me as if to all intents and purposes the result is just the same as if the Parliament and Sovereign Powers that enacted the "Colonial Courts of Admiralty Act of 1890" had constituted the Canadian Court a branch of the High Court in England for convenience sake, to exercise the powers which that court might at the time of the passing of the Act have been endowed with. (483)

A la lumière de ces principes juridiques, il faudrait néanmoins considérer avec un grand scepticisme la seule législation canadienne qui ait durant cette période augmenté la juridiction d'amirauté de la cour de l'Echiquier du Canada et intitulée Loi des conventions maritimes, 1914 (484); un article de cette dernière permettait les poursuites devant la cour d'amirauté dans les cas de "dommages pour la perte de la vie ou blessures corporelles", juridiction que ne détenait pas la Haute Cour en Angleterre en 1890 (485). Le seul argument possible au soutien de sa validité aurait été de prétendre que cette compétence n'avait point été octroyée par la loi qui fit de la cour de l'Echiquier une cour coloniale d'amirauté, mais plutôt en vertu d'une loi distincte; en effet la prohibition contenue dans la loi de 1890 ne semblait référer qu'à cette loi constituante et déclaratoire. Le bien-fondé de ce texte législatif ne fut cependant jamais mis à l'épreuve devant les tribunaux, bien que sa validité apparaisse précaire.

483. 1927 R.C. .E. 44, à la p. 47.

484. S.C., 1914, c. 13.

485. SCOTT, Admiralty ... loc. cit., p. 783, note de bas de page numéro 9; aussi OLLIVIER, Le Canada ... op. cit., p. 163.

Aussi le Parlement canadien octroya-t-il à la cour de l'Echiquier le maximum de compétence d'amirauté que permettait la loi anglaise, soit intégralement celle de la Haute Cour en Angleterre.

En sus de toute autre juridiction statutaire particulière que pouvait exercer les cours de vice-amirauté immédiatement avant la mise en vigueur du régime des cours coloniales d'amirauté, elles se virent aussi confier par le parlement impérial l'administration des lois intitulés The Seal Fishery (Behring Sea) Act, 1891 (486), et The Seal Fishery (North Pacific) Act, 1893 (487), visant à protéger la pêche (488) aux phoques dans certaines eaux adjacentes au territoire canadien. Cette attribution de compétence par Londres à une Cour coloniale d'amirauté était spécifiquement prévu aux articles 103 et 104 de la loi britannique The Merchants Act, 1854 (489). Ces deux lois se prolongèrent dans le temps avec The Behring Sea Award Act, 1894 (490) et l'arrêté en conseil britannique du 30 avril de la même année (491). Il faut souligner parmi les cas célèbres de jurisprudence provoqués par ces lois ceux des navires Oscar and Hattie (492) et Ainoko (493).

486. 54 - 55 Victoria, c. 19.

487. 56 - 57 Victoria, c. 23.

488. Ici on emploie le qualificatif "pêche" alors que ce pourrait être aussi bien celui de "chasse".

489. (1854) 17 - 18 Victoria, c. 104.

490. 57 Victoria, c. 2.

491. AUDETTE, op. cit., p. 363.

492. (1891 - 93) 3 R.C. E. 241.

493. (1893 - 95) 4 R.C. E. 195.

Au chapitre de l'organisation territoriale et hiérarchique de cette cour, certaines parties du territoire canadien étaient divisées en districts d'amirauté dont la superficie correspondait approximativement à la compétence territoriale antérieure des cours de vice-amirauté; des juges locaux y présidaient le tribunal (494). Sujet à la satisfaction de certaines exigences, une action pouvait débiter dans l'un des districts d'amirauté, ou devant le greffe et registre central de la cour de l'Echiquier dont la compétence s'étendait à tout le Canada; de même un appel pouvait être logé successivement du juge de district d'amirauté à la cour de l'Echiquier ou à la Cour Suprême du Canada (article 4 de la loi canadienne), et finalement à sa majesté en son conseil privé (article 6 de la loi anglaise).

Si le Parlement canadien s'était prévalu de son entière autorité législative, il aurait pu en vertu de l'article

494. Articles 5 et 6. Il y avait à l'origine selon l'article 17 de la même loi, cinq districts provisoires d'amirauté correspondant au territoire des provinces de Québec, Nouvelle-Ecosse, Nouveau-Brunswick, Ile du Prince Edouard, et de la Colombie Britannique; quant à celui de l'Ontario, il fut mis sur pied en conformité des articles 5 et 18 de la loi et par un arrêté en conseil canadien du 27 novembre 1891, tel que publié dans la Gazette du Canada le 19 décembre 1891 (cf. AUDETTE, *op. cit.*, p. 363). On ne retrouve pas parmi cette énumération, comme c'était le cas à l'annexe A du Vice Admiralty Courts Act, 1863, les appellations de Victoria et de l'Ile de Vancouver puisque ces territoires furent amalgamés par le Parlement anglais en 1858 (21 - 22 Victoria, c. 96, An Act to provide for the Government of British Columbia) sous les titres successifs de colonie et province de la Colombie Britannique (A.A.B.N., art. 146 et arrêté en conseil du 16 mai 1871 avec entrée en vigueur le 20 juillet 1871). Quant à l'absence de Terre-Neuve, elle s'explique par son entrée dans la confédération canadienne le 31 mars 1949 seulement; 1949, (R.U.) 12 - 13 George VI, c. 22.

3(b) de la loi de 1890 déléguer à d'autres tribunaux inférieurs ou subalternes une certaine juridiction d'amirauté, tout comme Londres avait jugé propice de le faire en 1867 à l'endroit de ses cours de comté; il semble que cette nécessité ne se soit pas faite ressentir au Canada.

Finalement on doit souligner que toute loi adoptée en vertu de cet acte législatif britannique ainsi que toute règle de pratique ou de procédure promulguée sous son empire devaient, avant leur mise en vigueur, recevoir l'assentiment et l'approbation royale (Articles 4 et 7, loi anglaise); cette exigence caractérise bien les désirs de la métropole de maintenir ces organismes judiciaires sous sa tutelle (495).

Paragraphe second: Période 1931-1976:

Une des principales étapes de l'histoire constitutionnelle canadienne demeure sans contredit l'adoption par le Parlement impérial du Statut de Westminster en 1931 (496) puisque le Canada acquérait de ce fait sa pleine capacité et autonomie législative; toutefois il s'est avéré par la suite qu'en matière maritime le Parlement ne se soit pas prévalu de tous ses attributs. Aussi serait-il intéressant en un premier article de tenter d'élucider l'énigme de ce paradoxe et de découvrir au

495. De telles règles de pratique furent adoptées en 1893 par suite de leur publication dans la Gazette du Canada le 10 juin 1893. Préalablement un décret du gouverneur en conseil avait été émis le 10 décembre 1892 ainsi qu'un autre par Sa Majesté en Conseil le 15 mars 1893.

496. 22 George V, c. 4.

cours des deux articles subséquents l'organisation judiciaire maritime qui a prévalu à partir de cette date jusqu'à aujourd'hui.

Article premier: Statut de Westminster, 1931, et la quasi-autonomie législative canadienne en matière maritime.

Ainsi qu'il s'en dégage des observations antérieures sur les cours de vice-amirauté et les cours coloniales d'amirauté, l'obstacle majeur à toute émancipation des possessions britanniques en cette sphère demeurait l'impossibilité dans laquelle ces dernières se trouvaient d'adopter des lois différentes de celles que le Parlement avait édictées pour ses Dominions; ce vieux principe de droit constitutionnel non-écrit (497), on s'en souviendra, reçu un traitement tout particulier dans l'Acte sur la validité des lois coloniales. Cette préséance de la législation britannique n'avait point prévalu qu'en regard des tribunaux d'amirauté, mais dans presque toutes les sphères du droit maritime. En voici un témoignage:

Jusqu'au moment de l'adoption du Statut de Westminster, l'autonomie législative du Canada dans les matières relatives à la marine marchande était circonscrite par les dispositions du Colonial Laws Validity Act, 1865, par les articles 735 et 736 du Merchant Shipping Act, 1894, (impérial) et du fait que le Dominion ne pouvait donner à sa législation un effet extra-territorial.
(498)

Les articles 2 et 3 de la loi de 1931 apportèrent donc un remède à cette situation d'abord en rendant l'essence de la loi

497. OLLIVIER, Le Canada ... op. cit., p. 103 et ss.

498. Id., p. 146.

de 1865 inopérante à l'égard des législations des Dominions, et ensuite en autorisant ces derniers à adopter des lois d'une portée extraterritoriale; finalement la cinquième disposition stipulait que les deux articles précités de l'Acte de la marine marchande de 1894 ne devait pas dorénavant s'interpréter comme autorisant le Parlement du Royaume-Uni à légiférer pour les Dominions, tout comme c'était l'intention exprimée à l'article 4 d'ailleurs.

Vraisemblablement à cause du sérieux des objections soulevées par le professeur Scott à la suite de l'affaire précitée The Yuri Maru et SS. Woron, et afin de parer à toute difficulté éventuelle en regard des juridictions maritimes ou d'amirauté, on jugea prudent d'édicter ce qui suit à l'article 6:

Sans préjudice de l'ensemble des dispositions précédentes de la présente loi, et dès la mise en vigueur de celle-ci, doivent cesser d'avoir effet dans les Dominions: l'article quatre de la Loi relative aux cours coloniales d'amirauté, de 1890, (qui exige que certaines lois soient réservées, en attendant la signification du bon plaisir de Sa Majesté, ou contiennent une clause suspensive), et la portée de l'article sept de ladite loi qui exige l'approbation par Sa Majesté en son conseil de toute règle de cour concernant la pratique et la procédure d'une cour coloniale d'amirauté. (498a)

Néanmoins il faut reconnaître que c'est la loi anglaise de 1865 qui avait indubitablement constitué jusque là la principale entrave à toute émancipation et que par conséquent un correctif devait y être apporté:

498a. Statute of Westminster, 1931; 22 George V, c.4.

It is well known that the existence of certain restrictions upon the powers of colonial legislatures contained in the Colonial Laws Validity Act of 1865 was a principal reason for the enactment of the Statute of Westminster in 1931..(499)

Disposant de tous ces nouveaux attributs et libéré de toutes les contraintes antérieures, le Canada devait donc pouvoir aspirer à une complète autonomie législative; néanmoins cette volte-face de l'Angleterre en regard du contrôle presque absolu que la métropole avait jusque là exercé sur les activités commerciales et maritimes de ses colonies, apparaissait très suspecte et pour cause ... En effet le 10 décembre 1931, soit seulement une journée avant que la sanction royale ne soit apposée au Statut de Westminster de 1931, les gouvernements de ces mêmes dominions qui bénéficieront dorénavant des avantages de cette loi britannique (500) souscrivent avec celui du Royaume-Uni de la Grande Bretagne et du Nord de l'Irlande, à la Convention relative à la marine marchande de la communauté britannique (501). Les signataires s'engageaient à proposer à leur parlement respectif l'adoption de mesures législatives et à prendre toute autre mesure en vue de parvenir à une similitude de leurs législations sur maints points de droit maritime, mais plus spécifiquement en matière de marine marchande. Ce dernier document dévoile bien

499. SWINFEN, D.B., The Genesis of the Colonial Laws Validity Act, 1967 Juridical Review n.s. 29.

500. Ce sont ceux du Canada, du Commonwealth d'Australie, de la Nouvelle-Zélande, de l'Union Sud Africaine, de l'Etat libre de l'Irlande et de Terre-Neuve.

501. Elle est reproduite en préfixe des Statuts du Canada de 1932.

les intentions du gouvernement de Londres, en dépit de la loi émancipatrice de 1931, de conserver son rôle prépondérant en matière maritime afin de préserver les intérêts de sa flotte, et de dicter aux gouvernements signataires, par l'usage de sa force de persuasion, la voie dans laquelle devait s'engager leur législation maritime respective. Ce stratagème suggéra l'observation suivante à Me Brisset, laquelle nous partageons d'emblée:

Il semble évident que le Statut de Westminster n'aurait pas été sanctionné si cette convention n'avait pas été signée.
(502)

Il faut néanmoins souligner qu'aucune article de cette entente ne traitait des tribunaux maritimes et qu'au contraire il aurait été résolu au cours de la conférence impériale de 1930 de permettre aux Dominions d'abroger l'Acte sur les cours coloniales d'amirauté de 1890 et de procéder à son remplacement (503). Cependant il appert, ainsi qu'il s'en dégagera de l'attitude subséquente du législateur canadien (504), qu'on ait tacitement convenu d'aborder toute législation en ce domaine à la lumière des principes et voeux formulés lors de la Conférence Impériale de 1929, sauf en présence de sujets revêtant un intérêt purement local (505). L'article 117 du rapport se lisait ainsi:

No. 117

We think it highly desirable to emphasize that so far as is possible, there should be uniform jurisdiction and procedure in

502. BRISSET, *op. cit.*, pp. 18 et 19.

503. OLLIVIER, *Problems ... op. cit.*, p. 146.

504. MORIN, *loc. cit.*, pp. 11 et 17; l'auteur parle même de plagiat à l'égard des lois maritimes canadiennes.

505. *Supra* n. 503; *Id.* p. 148. BRISSET, *op. cit.*, p. 154.

all Admiralty Courts in the British Commonwealth of Nations subject, of course, to such variations as may be required in matters of purely local or domestic interest. (506)

Le Parlement canadien n'a pas cru à propos d'abroger immédiatement le système des cours d'amirauté alors existant, mais par contre s'est prévalu de sa nouvelle autonomie pour adopter la Loi modifiant la Loi d'amirauté (507) qui autorisait le président de la cour de l'Echiquier du Canada d'adopter, avec l'approbation du gouverneur en conseil mais sans intervention du pouvoir britannique, des règles de cour (508). Ce ne fut qu'en 1935, à la suite de deux gestes législatifs successifs, que le Canada se dota de sa propre organisation judiciaire en matière maritime.

Cependant le Parlement canadien devait trop servilement accéder aux vœux des diplomates et fonctionnaires anglais et, de l'opinion du professeur Burchell, s'engager dans la mauvaise voie:

There can be no doubt that under the provisions of the Statute of Westminster Canada has now complete power to establish its own Admiralty Courts and to fix and determine the jurisdiction and to regulate the practice and procedure in such courts. May I respectfully suggest, however, that the

-
506. Report of the Conference on the Operation of Dominion Legislation and Merchant Shipping Legislation, 1929,
cf. BURCHELL, op. cit., p. 28.
507. S.C., 1932, c. 4.
508. Supra n. 503: Id., p. 147.

Parliament of Canada, in the passing of this Act [Loi sur l'amirauté de 1934] has moved in the wrong direction. (509)

Article second: Cour de l'Echiquier du Canada en sa juridiction d'amirauté (1936-1971):

Le 28 juin 1934 le Parlement a adopté la Loi sur l'Amirauté (510) qui fait de la cour de l'Echiquier la cour canadienne d'amirauté en remplacement de son antérieur statut de cour coloniale d'amirauté (511); néanmoins vu la disposition suspensive de l'article 38, sa mise en vigueur fut retardée au premier août 1936 ainsi qu'il était spécifié dans une proclamation du premier mars 1935 (512).

-
509. BURCHELL, op. cit., pp. 29 et 30. D'une façon plus générale Antonio Perrault dans un article intitulé "L'indépendance du Canada", (1950 - 50 Action Nationale 427; à la p. 433) affirmait ce qui suit: "Un nouvel essor vers l'indépendance devait naturellement suivre l'adoption par le Parlement de Londres, le 11 décembre 1931, du Statut de Westminster. Le contraire se produisit".
510. S.C., 1934, c. 31. Les références subséquentes à cette loi seront à ce texte original, et non aux S.R.C., 1952, c. 1, ni à celui des S.R.C., 1970, c. 1, à moins d'une indication contraire. Le projet de loi ne fit l'objet de presque aucune discussion: les membres de la Chambre des communes ignoraient tout de ce sujet et c'est pourquoi le ministre de la justice, l'honorable Guthrie, dut en faire un bref exposé (cf. Débats de la Chambre des communes; 1934, Vol. 4, pp. 3571, 3615 à 3617 incl.).
511. Tandis que l'article 35 abrogeait la loi britannique intitulée "Colonial Courts of Admiralty Act, 1890, l'article 36 abrogeait pour sa part la législation canadienne de 1891 adoptée sous son empire et qu'on retrouvait aux S.R.C., 1927, c. 33, de même que la récente loi de 1932 que le Parlement d'Ottawa avait adoptée par suite du Statut de Westminster de 1931.
512. Gazette du Canada, n^o. 34, vol. LXVIII, p. 1751. Aussi MORIN, loc. cit., p. 103 et propos du juge Field dans The Rival, 1937 - 3 D.L.R. 148, à la p. 158.

Selon les termes mêmes de l'article 3(1), "La cour de l'Echiquier du Canada continuera (513) d'être cour d'Amirauté", mais en droit il s'agit toutefois d'une entité juridique distincte de la précédente: son nouveau statut trouvait ses sources dans une loi canadienne purement autonome qui faisait d'elle une cour fédérale nationale.

Voici d'ailleurs les propos que tenait le juge Smith du district d'amirauté de Québec:

The Admiralty Court, although constituted as that part of the Exchequer Court having jurisdiction in Admiralty matters, is given jurisdiction which is different and distinct from that vested in the Exchequer Court by the Exchequer Court Act. (514)

Outre les quelques dispositions préliminaires ainsi que transitoire de la fin de cette loi, l'ensemble de tous ces articles se regroupent sous les cinq titres suivants:

articles 3 à 13: Constitution et organisation de la cour.

articles 13 à 17: Auxiliaires de la cour.

article 18: Compétence de la cour.

articles 19 à 31: Pratique et procédure en amirauté.

articles 32 & 33: Dispositifs d'appel.

Globalement l'organisation et le fonctionnement de cette juridiction maritime demeuraient identiques à ce qui prévalait sous le régime précédent, sauf que cette loi constituante s'attardait plus longuement sur son statut, ses pouvoirs et ses

513. Dans les S.R.C., 1952, c. 1, art. 3(1), on utilise le verbe au présent plutôt qu'au futur pour confirmer un état de droit.

514. Savoy Shipping Ltd. v. Quebec Hydro Electric Commission and Lucien Blouin, 1959 R.C. E. 294.

obligations; ceci ne s'était point avéré nécessaire auparavant puisque la majorité de ces attributs existaient par simple référence à ceux de la Haute Cour en Angleterre lors de l'exercice de sa juridiction d'amirauté. Il faut souligner deux dispositions éparses de la loi traitant de son statut de cour d'archives (Article 3(1) et de la force d'exécution de ses arrêts ou ordonnances (Article 24). Du greffe central à Ottawa on procédait à l'administration de la justice pour tout le Canada (Article 3) (515) alors que ceux des districts d'amirauté disposaient d'une compétence territoriale plus restreinte (Article 6). Les six districts et greffes provisoires constituées par l'article 12 correspondaient à ceux qui existaient depuis 1891 (516), mais en 1949 le gouverneur en conseil mis sur pied, en vertu des pouvoirs conférés par l'article 11, celui de St-Jean, Terre-Neuve, après que cette dernière colonie britannique se fut jointe à la fédération canadienne (517). Au niveau national ce sont le président et les juges puînés de la Cour de l'Echiquier qui rendaient la justice (Article 3(2) alors qu'au niveau régional ces mêmes fonctions étaient acquittées soit par un juge de district en

515. Ainsi qu'il est souligné dans The Ship Panaghia (1960. R.C. E. 499, à la p. 503), seul l'article 27 parle du greffe central de la Cour de l'Echiquier; toutefois il se dégage clairement des articles 3 et surtout 33 relatif aux appels qu'une action pouvait y être en premier lieu introduite. MORIN, loc. cit., p. 114 laisse également entendre qu'une action puisse seulement être débütée au greffe d'un district d'amirauté, mais il ne fait alors qu'énumérer les six propositions de l'article 20(1).

516. Débats de la Chambre des communes du Canada, 1934, Vol. 4, p. 3617.

517. 1949 Canada Gazette, Part II, SOR/49 - 176.

amirauté (Article 6), soit par un juge adjoint ou même subrogé selon les cas (Articles 7 et 8); les assistaient dans l'exécution de leurs tâches des registraires, shérifs et prévôts (Article 13) tandis que tout avocat d'une province était admis à exercer sa profession devant cette cour (Article 15).

Le lieu d'introduction des appels d'une décision d'un juge de district en amirauté variait suivant qu'il s'agissait d'un jugement définitif ou interlocutoire: dans le premier cas on le logeait soit devant la cour de l'Echiquier, soit directement à la Cour Suprême du Canada moyennant certaines modalités, tandis que dans le second seulement la cour de l'Echiquier pouvait en disposer (Article 32). Si une action avait d'abord débuté au greffe central de la cour de l'Echiquier ou que cette dernière siégeait en appel d'une décision d'un juge de district en amirauté, le seul recours possible demeurait alors devant la Cour Suprême du Canada en conformité des dispositions de la Loi sur la Cour de l'Echiquier en matière d'appel (Article 33).

Fait inusité, l'essence des règles procédurales se retrouvait à l'article 18 qui traitait de la compétence de la cour d'amirauté et non dans cette partie de la loi intitulée "Pratique et Procédure"; il faut souligner que dans cette loi le législateur canadien n'a pas toujours distingué entre les concepts de juridiction, de compétence, de procédure et de pratique, car en droit d'amirauté de tradition britannique tous ces concepts étaient quelque peu enchevêtrés. L'alinéa premier (518)

518. Il n'y a pas que cet alinéa qui traitait de procédure à l'article 18, mais aussi les alinéas 4 et 5 sur des questions plus spécifiques.

indiquait que cette juridiction devait "... être exercée par la Cour de la même manière et dans la même mesure que par cette Haute Cour", c'est-à-dire que par la Haute Cour de Justice en Angleterre dans l'exercice de sa juridiction d'amirauté. Or ce tribunal britannique était précisément celui qui lors de la réforme de 1873, comme il le fut mentionné plus tôt, avait hérité de la juridiction de la Haute Cour d'Amirauté; en conséquence, malgré certaines modifications statutaires postérieures à la disparition de ce dernier organisme, les méthodes procédurales de la nouvelle cour d'amirauté canadienne demeuraient donc en substance celles qui avaient traditionnellement jalonné le développement des juridictions d'amirauté anglaises. Il n'est qu'à propos de remarquer à ce stage-ci que cette situation ne différait guère de celle qui existait sous le régime antérieur des cours coloniales d'amirauté si ce n'est que maintenant on pouvait s'en rapporter à ce qui prévalait au moment de l'adoption de la loi canadienne, et non plus en 1890; bien que la différence ait été significative quant à l'étendue des compétences de la cour, ainsi qu'on le constatera plus tard, elle ne l'avait point été en matière de procédure. Le législateur canadien apporta néanmoins des modifications à ces règles procédurales aux articles 18 et suivants: certaines d'entre elles avaient un caractère impératif (519)

519. C'était surtout le cas de l'article 19 où il était spécifié que ses dispositions étaient exécutoires dans l'exercice de cette juridiction d'amirauté, ainsi que lors de l'usage simultané des alinéas 3 et 4 de l'article 18: cf. The Ship Stormer, 1963 R.C. E. 24. On pourrait citer parmi ce groupe de directives formelles les articles 20(2), 21, 24, ainsi que la seconde partie de 25(1) où l'emploi d'expressions telles que "doit" ou "ne peut" crée une obligation ou fait une défense à la cour et ses auxiliaires.

tandis que d'autres étaient indicatives (520) ou même permissives (521).

Les règles de pratique concurrent par contre un régime différent de celles de procédure puisque aucun article n'obligeait à se référer à celles qui auraient pu alors prévaloir en Grande Bretagne. En effet l'article 31 autorisait le président et les juges puinés de la Cour de l'Echiquier du Canada à établir des règles et ordonnances générales pour régler la pratique et la procédure de la cour ainsi que pour diverses autres fins connexes (522); le cinquième alinéa de ce même article, à titre de disposition intérimaire, maintenait en vigueur jusqu'à leur remplacement celles adoptées en 1932. C'est le 29 juillet 1939 que

520. Cette opinion fut émise en regard de l'article 20(1) dans The Ship Panaghia (1960 R.C. E. 499, à la p. 504), et réitérée deux ans plus tard dans une action judiciaire concernant le même navire (1962 R.C. E. 134, à la p. 146). Cette conclusion apparaît mieux soutenue que l'obiter contraire formulé quelques années auparavant dans The Ship Martin Bakke, 1955 R.C. E. 241, à la p. 243.
521. Voir entre autres les articles 19(2), 21(2), 23, 25 à 31 inclusivement où l'utilisation du verbe "pouvoir" autorise la prise en considération de d'autres choix procéduraux.
522. Il semble à propos de faire ressortir à ce stage-ci la distinction qui puisse exister entre règles de procédure et règles de pratique qu'on dénomme aussi règles de cour aux ordonnances générales. Dans le vocabulaire juridique de common law, les termes "pratique" et "procédure" ont un sens identique et interchangeable qui, selon l'explication même du Dr. Lushington dans l'affaire Payser v. Minors en 1881 (L.R. 7 Q.B.D. 329, aux pp. 333-334), "... denotes the mode of proceeding by which a legal right is enforced, as distinguished from the law which gives or defines the right, ...". Toutefois on réserve habituellement l'expression "règles de procédure" aux prescriptions établies par un corps législatif et celle de "règles de pratique" à ces directives établies par les cours elles-mêmes, dans les deux cas en vue d'un déroulement ordonné des activités judiciaires; cf. Black's Law Dictionary, op. cit., p. 1497. Aussi pourrions-nous affirmer à titre analogique que les règles de procédure sont au droit ce que celles de pratique sont aux règlements.

furent publiées dans la Gazette du Canada (523) sous le nom de Règles et Ordonnances générales réglementant la pratique et procédure dans les causes d'amirauté devant la Cour de l'Echiquier, ce premier ensemble de règles d'amirauté canadiennes avec approbation préalable du gouverneur en conseil, le tout en conformité de l'article 31(3). Au cas d'insuffisance de ces règles et ordonnances générales pour disposer d'une question particulière, l'article 18(7) autorisait alors que cette juridiction soit "... autant que possible, exercée de la même manière qu'elle peut l'être actuellement par la Cour", c'est-à-dire selon les règles de la Cour de l'Echiquier en sa juridiction ordinaire (524).. C'est d'ailleurs le processus inquisitif qu'a suivi le juge Smith du district d'amirauté de la Colombie Britannique en tentant de savoir s'il pouvait prolonger la période de signification d'un bref:

Have I any power to renew the writ? Admiralty Rule No. 17 says:

[...]

The rules are silent as to any extension of time for service. Rule 215 says that in cases not provided for by the Admiralty Court Rules the Exchequer Court Rules shall govern. (525)

On discerne donc une diversité dans les sources des règles de procédure et de celles de pratique malgré leur but commun d'assurer le déroulement méthodique des activités de cette

523. La Gazette du Canada, 29 juillet 1939, en supplément du no. 5; préalablement il y avait eu approbation de ces mêmes règles suivant le décret du conseil C.P. - 1495 du 22 juin 1939.

524. C'est le sens qu'attribue l'article d'interprétation 2(b) au terme "Cour" employé sans qualificatif.

525. The Ship Martin Bakke, 1955 R.C. E. 241, à la p. 242.

cour: tandis que les premières s'inspiraient en majorité des principes de droit d'amirauté britannique et à titre exceptionnel, mais prioritaire, de certaines dispositions de la loi canadienne, les secondes étaient strictement canadiennes. Malgré tout il n'y aurait eu que très peu de difficultés par suite de l'observance de l'article 31(2) à l'effet qu'aucune de ces règles et ordonnances ne devait s'étendre à des sujets de pratique et de procédure déjà prévu par une autre loi.

La plus importante disposition de cette loi canadienne demeure sans contredit l'article 18 qui détermine la compétence (526) de cette cour d'amirauté en matière civile: l'ampleur des difficultés d'interprétation qu'il soulève n'a pour contrepois que l'intérêt qu'il représente pour tout juriste féru de droit maritime. Il n'apparaît point à propos d'aborder immédiatement tous les principes juridiques qui y sont inclus puisque le second titre leur sera consacré; néanmoins on se doit d'en dégager les traits caractéristiques.

Tout d'abord le législateur énonça en un premier alinéa l'essence de cette compétence et pour ce faire émit un principe s'inspirant des techniques du droit d'amirauté britannique; en effet il statua au tout début de cet article sur les limites territoriales de compétence de la cour. Ainsi se lisait donc cette partie du texte:

526. Il faut souligner que la loi préfère au terme "compétence" celui de juridiction, ce qui occasionne tout au long de cet article l'utilisation de ce dernier vocable dans deux sens distincts.

18. (1)

La 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, [...] (527)

Pour qualifier davantage cette juridiction strictement territoriale, sujette néanmoins à toute autre disposition de cette loi canadienne, il précisa que cette compétence devait s'inspirer de celle qu'exerçait la Haute Cour de Justice en Angleterre agissant en cette même capacité. Ainsi se terminait la lecture de ce premier alinéa:

18. (1)

... et, en général, cette juridiction s'exercera, subordonnément 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 doit être exercée par la Cour de la même manière et dans la même mesure que par cette Haute Cour. (528)

527. Il y a quelques modifications mineures et non significatives dans les textes des Statuts Révisés de 1952 et 1970, le tout pour contribuer, nous semble-t-il, à une version française améliorée.

528. Nous soulignons plus tôt que la fin de cet alinéa, et plus spécifiquement les termes "... de la même manière ..." perpétuait en substance au Canada devant cette cour l'usage des règles britanniques de procédure en amirauté. Quant aux mots "... dans la même mesure ...", ils indiqueraient le droit applicable. Voir notamment les propos du juge Cartwright dans National Gypsum Co. Inc. v. Northern Sales Ltd., 1964 R.C.S. 144, aux pp. 153-154; la valeur de sa dissidence ne retient pas ici notre attention.

Après avoir énoncé les critères essentielles à la détermination de cette compétence d'amirauté ainsi que sa nature, au second alinéa on explicite encore plus son contenu en réédic- tant dans la loi canadienne l'article 22 de la loi britannique intitulée Supreme Court of Judicature (Consolidation) Act, 1925. Ce dernier article qu'on retrouve en annexe de la loi, avait défini d'une façon exhaustive la juridiction d'amirauté de la Haute Cour de Justice en Angleterre, mais il était indiqué à 18(2) de lui apporter les correctifs nécessaires pour le rendre compatible avec toute autre disposition de la Loi sur la marine marchande du Canada sur les mêmes sujets. Cependant le tout ne devait ni restreindre la portée générale de l'alinéa premier de l'article 18, ni préjudicier au troisième alinéa qui conférait à la cour, par dérogation à toute autre disposition de la loi canadienne ou de l'article 22 de la loi britannique, une compé- tence tout à fait particulière sur certains sujets de droit maritime.

Finalement à l'article 18(5) le législateur octroyait une compétence particulière en matière de sauvetage de vie humaine ou de biens d'un aéronef ou au moyen d'un aéronef dans un contexte maritime tandis qu'à l'alinéa suivant il stipulait que la cour devait exercer en matière d'amirauté toute autre juridiction qu'une loi du Canada avait pu déjà lui attribuer ou qu'un autre parlement du Royaume-Uni ou d'un autre dominion pourrait lui con- férer dans le cadre d'une convention de réciprocité à laquelle le Canada était partie.

L'ensemble de toutes ces dispositions constituait donc ce qu'on prénomme généralement la juridiction d'amirauté civile de la Cour de l'Echiquier du Canada (529). Dans cette loi de 1934, le législateur canadien n'assigna aucune compétence de nature criminelle à cette cour d'amirauté, pas plus d'ailleurs que le code criminel de l'époque n'en fit le tribunal de droit commun pour les crimes, offenses et délits commis sur ces mêmes eaux navigables; sur ce point les mêmes principes que ceux du régime des cours coloniales d'amirauté furent observés. Seules certaines autres lois lui conférèrent une compétence exceptionnelle en matière criminelle, presque exclusivement dans des cas de violation de lois relatives à l'exercice d'une activité maritime.

Par contre au début de la seconde guerre mondiale la Cour de l'Echiquier du Canada en sa juridiction d'amirauté fut constituée en juridiction des prises de guerre suivant un décret du conseil du 7 octobre 1939 (530) adopté sous l'empire

529. L'expression "juridiction d'amirauté" est qualifiée spécifiquement à l'article 22 de la loi britannique précitée et correspond à l'énumération subséquente de ses compétences. Dans la loi canadienne de 1934, elle ne reçut aucune définition et le législateur l'utilisa à plusieurs reprises sans même en avoir précisé le contenu, si ce n'est indirectement par l'incorporation du texte législatif britannique en annexe de sa loi.

530. La Gazette du Canada, 1939, vol. 73, partie II, p. 1127.

de la Loi sur les mesures de guerre (531). En 1945 toutefois le Canada se dota d'une institution à caractère plus permanent avec la première Loi canadienne sur les prises (532). Tout comme en matière civile, cette juridiction devait s'exercer à la façon de la Haute Cour de Justice en Angleterre et à titre de disposition transitoire, il fut ordonné que "[...], toutes les lois édictées par le Parlement du Royaume-Uni, et tous leurs arrêtés, règlements ou règles d'exécution, en vigueur dans le Royaume-Uni le dixième jour de septembre mil neuf cent trente-neuf, [...]" s'appliqueraient au Canada mutatis mutandis jusqu'à ce qu'il en soit pourvu autrement (533).

Ainsi que le soulignait un critique de la Loi sur l'Amirauté, toute la compétence de la Cour de l'Echiquier du Canada, en sa juridiction d'amirauté, était essentiellement statutaire, ne pouvant donc revendiquer aucune compétence qui ne lui fut attribuée d'une façon explicite par une loi canadienne:

The Act sets up a new Canadian Admiralty Court with limited jurisdiction and that jurisdiction now becomes wholly statutory. (534)

531. 1927 S.R.C., c. 206. MORIN, loc. cit., p. 110, rapporte un tel cas d'exercice de cette juridiction à Québec et à Montréal en 1940 dans l'affaire du navire italien Capo Noli. Sa proposition à l'effet qu'à cette date l'exercice de cette juridiction en matière de prises de guerre se fondait sur l'article 22(1)(a)(XI) de l'annexe de la loi de 1934 qui conférait compétence dans les "(XI) matières concernant un butin de guerre, ou sa répartition, qui peuvent être déférées à la Cour par Sa Majesté en Conseil" est douteuse. On se souviendra que dans les remarques antérieures il fut démontré qu'il existait une différence fondamentale entre une juridiction de prises et la compétence de décider des cas de "butin de guerre".

532. S.C., 1945, c. 12, art. 3.

533. Id., art. 5.

534. BURCHELL, op. cit., p. 35.

Outre certaines retouches mineures du texte qui s'avérèrent utiles pour les fins des statuts révisés du Canada de 1952, depuis sa proclamation en vigueur (535) la Loi sur l'Amirauté ne subit que deux seules modifications touchant son fonctionnement et son organisation: dans le premier cas il s'agissait de prévoir le mode de rémunération d'un juge subrogé et d'un registraire (536), et dans le second la nomination de juges adjoints et de prévôts (537).

Ainsi qu'il s'en dégage des précédentes observations, tout semble avoir été mis en oeuvre par l'autorité fédérale pour perpétuer dans le système judiciaire canadien le rôle des tribunaux d'amirauté d'inspiration et de tradition britannique; ainsi que l'affirmait en chambre le ministre de la justice de cette époque, l'honorable Guthrie, dans l'un et l'autre système on désirait pouvoir retrouver une uniformité de juridiction et de procédure (538). De crainte sans doute de fausser l'orientation de ces nobles institutions, le Parlement du Canada s'abstint d'introduire des principes juridiques d'une conception nouvelle et s'il l'a fait à l'occasion, ainsi qu'il s'en dégagera plus loin dans cette étude, c'est, croyons-nous, d'une façon incon-

535. Avant même sa proclamation, le législateur avait apporté quelques rectifications au texte original au sujet de l'effet des arrêts et ordonnances de la cour (article 24), ainsi que sur les appels; au cours de nos propos précédents, nous avons tenu compte de ces modifications: 1935 S.C., c. 35.

536. 1963 S.C., c. 19.

537. 1966 S.C., c. 4.

538. Débats de la Chambre des Communes du Canada, 1934, vol. 4, p. 3616.

sciente. Néanmoins, à titre de juridiction d'amirauté canadienne, l'organisme judiciaire chargé de se conformer à ces exigences conserva son caractère propre et autonome, son statut n'étant assimilable à aucune autre cour alors existante au Canada.

Bien que d'une façon générale cette organisation judiciaire donna satisfaction pour les litiges maritimes, l'idée d'une réforme chemina avec le désir graduel du Canada de canadieniser ses institutions et de se doter d'un visage international renouvelé.

Article troisième: Cour fédérale du Canada (1971-):

Le 29 octobre 1970 la Chambre des Communes du Canada adopte la Loi sur la Cour fédérale (539), procédant ainsi à une révision en profondeur de l'organisation, du fonctionnement et de la compétence de l'ancienne Cour de l'Echiquier du Canada; sa mise en vigueur fut retardée au premier juin 1971 en vertu d'une proclamation émise en conformité de l'article 65 de cette même loi (540). Ainsi qu'en firent écho les récents commentaires d'un juriste (541), cette loi pourrait avoir, tout au moins au niveau des principes, de nombreuses conséquences dont celle d'instaurer une cour supérieure pour disposer des affaires fédérales; quelque remarque qu'on puisse formuler à l'égard de cette dernière sugges-

539. 1970-71-72 S.C., c. 1.

540. Il y eut trois publications de cette proclamation, respectivement les 22 et 29 mai ainsi que le 5 juin 1971; cf. La Gazette du Canada, Partie I, pp. 1317, 1362 et 1403.

541. PEPIN, Gilles, Le contrôle judiciaire de l'Administration et la Loi concernant la Cour fédérale du Canada, 1971 - 31 R. du B. 256.

tion et interprétation (542), il nous sera donné d'observer que cette assertion se vérifie d'une façon tout à fait particulière en matière maritime.

Mais avant tout il appert nécessaire de souligner que la nouvelle Cour fédérale, créée par le Parlement, est bicéphale puisque constituée d'une part d'une division de première instance et d'autre part d'une division d'appel (article 4): chacune d'elles possède par ailleurs une compétence propre que leur attribue un ensemble distinct d'articles de la loi, soit les articles 17^o à 26 dans le premier cas, et 27 à 30 dans le second. D'une façon générale, mais sujets à certaines exigences de la loi, les jugements de la division de première instance peuvent faire l'objet d'appels successifs à la division d'appel de la même cour (Articles 27 à 30 incl.) et à la Cour Suprême du Canada (Articles 31 à 34 incl.).

En matière maritime ce texte législatif à l'allure d'une véritable réforme, notamment par l'abrogation de la Loi sur l'Amirauté qu'opère l'article 64(1); bien plus on assiste à la transformation de la juridiction d'amirauté de la Cour de l'Echiquier du Canada en une compétence de la Cour fédérale en matière

542. PIGEON, Louis-Philippe, Rédaction et interprétation des lois; un point de vue canadien, septembre 1971. Nous référons au texte original de l'allocation qu'il prononça lors du IXième Colloque international de droit comparé qui s'est tenu à l'Université d'Ottawa; cet éminent juriste croit plutôt qu'il s'agisse d'une simple perpétuation de l'ancienne Cour de l'Echiquier, plutôt que d'une réforme radicale et en profondeur.

maritime. Cet énoncé se justifie par le fait qu'il n'existe dorénavant aucune loi particulière pour constituer en une juridiction d'amirauté quelque organisme judiciaire, ni leur conférer un statut tout à fait distinct comme par le passé; en effet le législateur n'en fait qu'une compétence particulière de la Cour fédérale. Cependant vu la nature particulière du droit qu'elle aura à administrer et de la procédure originale dont elle pourra se pourvoir, elle peut néanmoins conserver dans un sens analogique le qualificatif de juridiction maritime; toutefois cette expression ne pourrait dorénavant s'entendre pour décrire un niveau distinct et autonome dans la hiérarchie judiciaire.

Ce changement dans la structure de l'organisation judiciaire canadienne s'apparente à la réforme de 1873 en Angleterre alors que la Haute Cour absorbait la juridiction maritime qu'était la Haute Cour d'amirauté, le tout ne devenant à l'avenir qu'un secteur particulier de son activité globale. C'est ainsi que dans ces deux cas il fut décidé de n'autoriser l'adoption que d'un ensemble de règles ou ordonnances générales de la cour pour en réglementer la pratique et la procédure, quelle que soit par ailleurs la compétence exercée, avec néanmoins quelques règles particulières pour tenir compte du particularisme de certaines compétences (543); on se souviendra que sous le régime précédent il existait un ensemble de règles distinctes pour l'exercice de la juridiction d'amirauté. Pour réaliser qu'il en est bien ainsi,

543. S.C. 1970, c. I, art. 46.

il ne s'agit que de parcourir les Règles de la Cour fédérale (544); seules les règles du chapitre 6 concernent les procédures en amirauté.

Mis à part certaines dispositions transitoires se rapportant au système précédent des cours d'amirauté, lesquelles ne revêtent qu'une importance secondaire, seuls quatre articles de toute cette loi se rapportent à la juridiction maritime de la Cour fédérale. Tout d'abord, en vue d'un usage subséquent, le législateur introduit quelques définitions statutaires dont l'expression "droit maritime canadien" et le terme "navire". Loin de faciliter le travail de perception et d'intelligibilité, il a défini à l'article 2(b) la première expression avec une singulière complexité, soit de la façon suivante:

"droit maritime canadien" désigne le droit dont l'application relevait de la Cour de l'Echiquier du Canada, en sa juridiction d'amirauté, en vertu de la Loi sur l'Amirauté ou de quelque autre loi, ou qui en aurait relevé si cette Cour avait eu en sa juridiction d'amirauté, compétence illimitée en matière maritime et d'amirauté, compte tenu des modifications apportées à ce droit par la présente loi ou par toute autre loi du Parlement du Canada.

Afin par ailleurs d'obtenir le concept le plus large possible (545), le terme "navire" est défini ainsi qu'il suit à l'article 2:

544. La Gazette du Canada, Partie II, SOR/DORS/71-68 (No. 5, vol. 105) (C.P. 1971-270) mercredi 10 mars 1971.
545. C'est du moins l'avis exprimé par l'expert gouvernemental sur ces questions et qui a participé à la rédaction de ces articles. Cf. Chambre des Communes du Canada, procès-verbaux et témoignages du Comité permanent de la Justice et des questions juridiques, No. 31 (26 mai 1970), pp. 56-57.

"navire" comprend toute espèce de bâtiment ou bateau utilisé ou conçu pour la navigation, indépendamment de son mode de propulsion ou même s'il n'en a pas.

Des trois autres dispositions, l'une se situe dans cette section intitulée "Compétence de la division de première instance" et détermine l'étendue de sa compétence maritime alors que les deux autres figurent sous le titre de "Dispositions concernant le fond". Au sujet de ces dernières, qu'il suffise de mentionner que l'article 42 déclare ce qui suit:

Le droit maritime canadien existant immédiatement avant l'entrée en vigueur de la présente loi reste en vigueur sous réserve des modifications qui peuvent y être apportées par la présente loi ou toute autre loi.

Il apparaît pour le moins bizarre d'avoir inclus dans une loi d'organisation judiciaire des notions de droit substantif qui auraient mieux logées dans un code maritime, ou à défaut dans la Loi sur la marine marchande du Canada. Par ailleurs l'article suivant statue soit sur des questions incidentes à la compétence maritime de la cour, soit sur des sujets de procédure; on s'explique difficilement pourquoi le législateur a considéré que cet article 43 énonçait surtout des principes de droit substantif.

Quant à l'article 22, c'est certes la disposition capitale en matière maritime puisqu'il énumère le domaine de compétence de la division de première instance en matière maritime, remplaçant ainsi toutes les notions qui avaient jusque là prévaluées. Le paragraphe premier, fondement de toute cette compétence puisque les deux suivants ne font que le qualifier, se lit ainsi:

La Division de première instance a compétence concurrente en première instance, tant entre sujets qu'autrement, dans tous les cas où une demande de redressement est faite en vertu du droit maritime canadien ou d'une autre loi du Canada en matière de navigation ou de marine marchande, sauf dans la mesure où cette compétence a par ailleurs fait l'objet d'une attribution spéciale.

Le paragraphe suivant, selon la structuration traditionnelle des lois rédigées à l'anglaise, n'entend point "restreindre la portée générale du paragraphe (1)", mais "pour plus de certitude" en explicite le contenu par l'énumération d'une vaste liste de sujets de réclamation; s'y retrouvent la majorité des cas prévus à l'article 18 et l'Annexe A de la Loi sur l'Amirauté de 1934, ainsi que plusieurs autres (546). Finalement le dernier paragraphe de cet article 22 vient doublement expliciter cette compétence maritime en précisant la nationalité des personnes et de leurs biens, le lieu de survenance des événements, ainsi que la nature des hypothèques ou des privilèges sur un navire pouvant faire l'objet d'une réclamation. Les dispositions de l'article 43 pour leur part, car elles sont intimement liées aux précédentes, énoncent les règles régissant les procédures in rem et in personam (Article 43(1), (2), (3), (4), (5) et (7)) ainsi que les cas de litispendence (Article 43(6)), et définit la nature d'une action pour collision (Article 43(8)).

546. Il avait été fortement recommandé par plusieurs juristes d'étendre la juridiction d'amirauté de la Cour de l'Echiquier du Canada dans la même mesure que celle de la Haute Cour de Justice en Angleterre par suite de la réforme de 1956 contenue dans The Administration of Justice (U.K.) Act; cf. Allocution prononcée par P.F.M. Jones, le 12 août 1968 lors du congrès annuel du Barreau canadien et intitulée "Jurisdiction of Admiralty Court" (i.e. document polycopié et distribué par le Barreau canadien).

La consultation des débats de la Chambre des Communes du Canada ainsi que des compte-rendus des délibérations du Comité permanent de la justice et des questions juridiques de cette même chambre, met en évidence le fait que cette compétence particulière de la Cour en matière maritime n'a que peu fait l'objet de discussions. Aux quelques observations qui furent soumises à l'attention du ministre de la justice lors de l'étude en comité du projet de loi, la réponse inévitable consistant à souligner le caractère très technique et spécialisé de ce sujet (547); c'est pourquoi elles étaient aussitôt transmises à l'expert dont le gouvernement avait retenu les services pour traiter des questions d'amirauté. En aucun temps toutefois n'eut lieu à ce sujet une discussion des principes qui eut pu s'avérer des plus profitables, surtout en égard aux difficultés historiques inhérentes à ce sujet; la seule modification au projet de loi, suggérée en comité et présentée par un député gouvernemental, fut d'un caractère tellement technique et exempt de discussion qu'on est en droit de soupçonner qu'il fut proposé en toutes lettres par un officier du ministère de la justice (548).

Il n'apparaît point opportun pour le moment de scruter la portée de tous ces textes législatifs puisqu'ils feront l'objet

547. Le caractère spécialisé du droit maritime fut signalé à diverses reprises devant le Comité permanent de la Justice et des questions juridiques de la Chambre des Communes du Canada; cf. procès-verbaux et témoignages du 26 mai 1970 (No. 31, aux pp. 92-93) et du 9 juin 1970 (No. 33, aux pp. 22-28).

548. Chambre des Communes du Canada, procès-verbaux et témoignages du Comité permanent de la Justice et des questions juridiques, no. 31 (26 mai 1970), aux pp. 92 et 101.

d'une étude minutieuse au cours du prochain titre, mais néanmoins une impression générale s'en dégage qui mérite de retenir quelque peu l'attention. En effet lors de la revision de tous ces concepts se rattachant à la juridiction d'amirauté, un esprit nationaliste semble avoir prévalu dans le but de canadianiser ces institutions qui furent par le passé presque exclusivement de tradition britannique. Trois observations justifient un tel énoncé:

- 1) la quasi-absence du terme "amirauté" dans toute cette loi, et son remplacement par le qualificatif plus générique de "maritime" (549)
- 2) l'absence de référence explicite à des concepts juridiques ou à des textes législatifs étrangers.
- 3) l'absence de dispositions législatives britanniques dans la loi canadienne comme ce fut le cas dans la Loi sur l'Amirauté de 1934.

Est-ce à dire que le Parlement désirait rompre avec tout ce qui avait jusque là prévalu en matière de juridiction d'amirauté? Rien dans la loi ne laisse clairement supposer une telle intention puisque certaines dispositions préservent la plupart des principes juridiques antérieurs, sauf dans la mesure où il en est fait expressément exception; il faut scruter par exemple la définition de "droit maritime canadien" (Article 2(b)) ainsi que l'article 42 qui ont pour effet de maintenir en vigueur presque tout le droit maritime antérieur. Tout au plus désirait-

549. Dans les Règles de la Cour fédérale, les juges ont préféré cependant retenir l'ancienne terminologie; en conséquence ils utilisent le terme "amirauté" de préférence à celui plus générique de "maritime". CHAUVIN, loc. cit., p. 71.

on modifier la nature de cette juridiction maritime et les principes sous-jacents à la détermination de la compétence de la cour, ce qui fut effectivement réalisé. Peut-on affirmer que le législateur a atteint cet objectif avec toute la simplicité et la clarté dont il pouvait faire preuve dans les circonstances? On n'oserait l'affirmer puisque de toute évidence les principes régissant la compétence de la Cour fédérale en matière maritime sont inutilement complexes, car un non-initié ne pourrait en comprendre la portée réelle sans référence à de nombreux autres concepts légaux non énoncés ou même sous-entendus dans le texte lui-même. Cependant il faut se féliciter de ce premier effort louable d'affranchissement dont a fait preuve le législateur fédéral en matière maritime.

Titre 2: Sources formelles de compétence des tribunaux maritimes canadiens:

Ce sont à la fois les sources formelles principales aussi bien que secondaires qui feront maintenant l'objet d'une étude plus minutieuse. Par sources principales il faut entendre cet ensemble de dispositions législatives qui attribuent l'essence de la compétence du tribunal alors que les secondaires ne déterminent qu'une compétence spécifique isolée, distincte des précédentes. Toutes deux se retrouvent dans diverses lois adoptées par le Parlement canadien, mais ainsi qu'il nous sera donné de le constater, on devra souvent s'en référer à des lois et concepts juridiques britanniques.

Chapitre 1: Sources principales et principes généraux:

Il ressort du titre précédent que la période proprement canadienne des institutions d'amirauté connut deux grands régimes dont le point de départ fut l'année 1934; cette même classification sera retenue pour l'étude des sources formelles principales.

Section 1: Période 1934-1971:

La Loi sur l'Amirauté fut à proprement parler la pierre angulaire du système canadien de la juridiction d'amirauté; aussi après l'énoncé de quelques généralités sur la nature de la compétence conféré par cette loi, sera-t-il approprié d'analyser successivement le processus législatif utilisé pour l'attribution de cette compétence de même que les difficultés d'interprétation qui découlèrent de l'utilisation de cette technique fort particulière.

Paragraphe 1: Loi sur l'Amirauté:

Ainsi qu'il le fut indiqué plus tôt, c'est l'article 18 de cette loi qui déterminait l'essence de cette compétence sous le titre de "Juridiction", laquelle demeura inchangée tout au cours de sa période de mise-en-vigueur. Ce texte renferme une multitude d'éléments dont l'ensemble est loin de faciliter la compréhension de son contenu (550). S'y référant, Me Arthur

550. Ce n'est d'ailleurs pas la première fois que des juristes se plaignent de l'inintelligibilité de certains textes législatifs puisque tout récemment encore Me Gilles Pepin formulait une remarque identique à l'égard de la Loi sur la Cour fédérale; cf. Supra note 526, Ibid.

J. Meagher tint les propos suivants:

Section 18 of the Admiralty Act, which confers jurisdiction upon the Canadian Admiralty Court, is very verbose, awkward and cautiously worded section incorporating the English legislation word for word, supplemented by Canadian refinements. (551)

Sa seule lecture justifie tout au moins une telle observation:

JURIDICTION

18. (1) La juridiction de la Cour en sa juridiction d'amirauté s'étend et doit s'exercer relativement à toutes les eaux navigables, à marée et sans 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 embrasse, sous réserve des dispositions de la présente loi, les mêmes endroits, personnes, matières et choses que la juridiction d'amirauté actuellement possédée par la Haute Cour de Justice en Angleterre, qu'elle existé en vertu de quelque loi ou autrement, et elle doit être exercée par la Cour de la même manière et dans la même mesure que par cette Haute Cour.

(2) Sans restreindre la portée générale du paragraphe (1) du présent article et sous réserve des dispositions du paragraphe (3) dudit article, l'article 22 du Supreme Court of Judicature (Consolidation) Act, 1925, du Parlement du Royaume-Uni, lequel article est l'annexe A de la présente loi, doit, autant que possible, s'appliquer à la Cour et être appliqué par elle, mutatis mutandis, comme si ledit article de cet Act avait été réédité par la présente loi, le mot "Canada" étant substitué au mot "Angleterre", les mots "gouverneur en

551. MEAGHER, Arthur J., The Revision of the Admiralty Act, document daté du 15 août 1955 et présenté devant la section de droit maritime de l'Association du Barreau Canadien, p. 6.

conseil" étant substitués aux mots "Sa Majesté en conseil", les mots "Loi sur la marine marchande du Canada" (avec les renvois voulus aux années de l'adoption et aux articles) étant substitués, sauf en ce qui concerne les hypothèques, aux mots "Merchant Shipping Act" (et tous renvois équivalents aux années de l'adoption et aux articles), et les mots "ou autre district judiciaire" étant ajoutés aux mots "corps de comté", partout où, dans ledit article 22 du Supreme Court of Judicature (Consolidation) Act, 1925, se rencontrent les uns ou les autres des mots indiqués dudit Act.

(3) Par dérogation à toute disposition de la présente loi ou de l'Act mentionné au paragraphe (2), la Cour a juridiction pour entendre et décider:

a) les réclamations

- i) découlant d'une convention relative à l'utilisation ou à l'affrètement d'un navire,
- ii) relatives au transport de marchandises dans un navire, ou
- iii) en dommage relativement à des marchandises transportées dans un navire;

b) les réclamations relatives aux approvisionnements nécessaires d'un navire; ou

c) les réclamations relatives à la contribution moyenne générale.

(4) Nulle action in rem, à l'égard d'une réclamation mentionnée à l'alinéa a) du paragraphe (3), n'est du ressort de la Cour, à moins qu'il ne soit démontré à cette dernière que, au moment où les procédures ont été intentées, aucun propriétaire ou copropriétaire du navire n'était domicilié au Canada.

(5) La juridiction de la Cour sur les réclamations pour services de sauvetage comprend la juridiction in rem et in personam relativement au sauvetage de vie humaine ou de biens, d'un aéronef ou au moyen d'un aéronef, sur ou au-dessus de la mer ou des eaux de marée et sur ou au-dessus des Grands Lacs de l'Amérique du Nord, ainsi appelés, et cette juridiction s'exerce et s'applique de la même manière, dans la même mesure et avec le même effet que si cet aéronef était un navire; mais le gouverneur en conseil peut, par arrêté, décréter des modifications aux dispositions du présent paragraphe ou des dispenses de ces dispositions, dans la mesure qui lui paraît nécessaire ou utile.

(6) En sa juridiction d'amirauté, la Cour possède et doit exercer telle autre juridiction, et est investie des attributions et de l'autorité, en matières d'amirauté ou à leur égard,

a) que lui a conférées jusqu'ici une loi du Parlement du Canada, ou

b) qui pourront par la suite lui être conférées, à la demande et du consentement du Canada, par quelque loi du Parlement du Royaume-Uni ou d'un dominion britannique, édictée en exécution d'une convention en vue de législation réciproque relativement à la juridiction d'amirauté ou à la marine marchande et à la navigation, conclue ou à conclure, comprenant le Canada comme partie à cette convention.

(7) La juridiction de la Cour en sa juridiction d'amirauté doit, en ce qui concerne la procédure et la pratique, être exercée de la manière prescrite par la présente loi ou par des règles et ordonnances générales, et lorsque la présente loi ou les règles et ordonnances générales ne contiennent aucune disposition particulière à cet égard, cette juridiction est, autant que possible, exercée de la même manière qu'elle peut l'être actuellement par la Cour. 1934, c. 31, art. 18.

Le lecteur notera de même que le législateur a introduit parmi les sujets de compétence de la cour des questions de procédure et de pratique comme par exemples aux alinéas 4 et 7. On doit de plus ajouter à cette disposition, ainsi que l'indique le second alinéa, l'Annexe A de la loi qui reproduit l'article 22 du Supreme Court of Judicature (Consolidation) Act, 1925, anglais. Ce dernier texte déterminait à l'époque en Angleterre l'étendue de la juridiction d'amirauté de la Haute Cour de Justice, (552), et se lisait ainsi dans sa version française (553):

ANNEXE A.

Article 22 du chapitre 49 de 15-16 Geo. V
du Parlement du Royaume Uni, étant le Supreme
Court of Judicature (Consolidation) Act, 1925.

22. (1) La Haute Cour possède, en matière
d'amirauté la juridiction suivante (nommée,
dans la présente loi, "juridiction d'amirauté"), savoir:

-
552. Le juge Jackett de la Cour de l'Echiquier parle de "Consolidation" des lois anglaises de 1840 et 1861; cf. McMillan Bloedel Ltd. v. Canadian Stevedoring Co. Ltd. and Ian Haughton: 1969 - 2 R.C.E. 375, à la p. 382.
553. Cette traduction ayant été incorporée au texte législatif canadien, elle avait donc en cette langue force de loi. Cependant afin de déceler plus justement l'intention du législateur, il était souvent nécessaire de s'en remettre au texte original anglais. C'est ainsi qu'à l'article 22(1)(h) de l'Annexe l'utilisation de "ci-devant" au lieu de "autrefois" pour traduire le terme anglais "formerly" aurait pu facilement créer une certaine confusion quant au véritable sens de cette disposition.

- a) juridiction pour entendre et décider l'une quelconque des contestations ou réclamations suivantes:
- i) contestations concernant le titre à un navire ou le droit de propriété d'un navire, ou le produit de la vente d'un navire restant au greffe d'amirauté, et découlant d'une action en possession, indemnité de sauvetage, dommage, approvisionnements nécessaires, salaires ou emprunt à la grosse,
 - ii) contestations s'élevant entre copropriétaires d'un navire immatriculé à un port en Angleterre, en ce qui concerne le droit de propriété, la possession, l'affectation ou les recettes dudit navire, ou d'une part, avec pouvoir de régler les comptes arriérés et impayés entre les parties et s'y rattachant, et d'ordonner la vente du navire ou d'une part, ou de rendre l'ordonnance que la Cour juge à propos de rendre,
 - iii) réclamations pour dommages subi par un navire, que ce dommage ait été subi dans les limites d'un corps de comté ou en haute mer,
 - iv) réclamations pour dommage causé par un navire,
 - v) sous réserve des dispositions de l'article 547 du Merchant Shipping Act, 1894, au sujet du règlement sommaire des litiges en matière d'indemnité de sauvetage, réclamations de la nature d'une indemnité de sauvetage, pour services rendus à un navire (y compris, sous réserve des dispositions dudit Act, les services rendus pour sauver des personnes à bord d'un navire), soit en haute mer soit dans les limites d'un corps de comté, ou partie en haute mer et partie

dans les limites d'un corps de comté, et que l'épave qui fait l'objet de la demande d'indemnité de sauvetage soit trouvée en mer ou sur terre, ou partie en mer et partie sur terre,

- vi) réclamations de la nature d'un remorquage, que les services aient été rendus dans les limites d'un corps de comté ou en haute mer,
- vii) réclamations pour approvisionnements nécessaires fournis à un navire étranger, dans les limites d'un corps de comté ou en haute mer, et, à moins qu'il ne soit démontré à la Cour que, au moment de l'introduction de l'action, quelque propriétaire ou copropriétaire du navire était domicilié en Angleterre, réclamations pour approvisionnements nécessaires fournis à un navire ailleurs que dans le port d'attache du navire,
- viii) réclamations par un marin d'un navire pour salaire par lui gagné à bord du navire, qu'il soit dû en vertu d'un contrat spécial ou autrement, et réclamations par le capitaine d'un navire pour salaire par lui gagné à bord du navire et pour déboursés par lui faits pour le compte du navire,
- ix) réclamations au sujet d'une hypothèque d'un navire, étant une hypothèque dûment enregistrée conformément aux dispositions des Merchant Shipping Acts, 1894 à 1923, ou au sujet de quelque hypothèque d'un navire qui est ou dont le produit est sous la saisie de la Cour,
- x) réclamations pour construction, équipement ou radoub d'un navire, si, au moment de l'introduction de l'action, le navire ou le montant qui en revient est sous la saisie de la Cour,

- xi) matières concernant un butin de guerre, ou sa répartition, qui peuvent être déférées à la Cour par Sa Majesté en conseil,
- xii) réclamations
 - 1) découlant d'un contrat relatif à l'utilisation ou à l'affrètement d'un navire, ou
 - 2) relatives au transport de marchandises dans un navire, ou
 - 3) pour dommage relativement à des marchandises transportées dans un navire, à moins qu'il ne soit démontré à la Cour que, au moment de l'introduction de l'action, quelque propriétaire ou copropriétaire du navire était domicilié en Angleterre;
- b) toute autre juridiction ci-devant dévolue à la Haute Cour d'Amirauté;
- c) toute juridiction d'amirauté qui, sous l'autorité ou en vertu de dispositions législatives mises à exécution antérieurement à l'entrée en vigueur de la loi de 1873 et non abrogées par la présente loi, était, immédiatement avant l'entrée en vigueur de la présente loi, dévolue à la Haute Cour constituée par la loi de 1873, ou susceptible d'être exercée par cette Haute Cour.

(2) Les dispositions de l'alinéa a) paragraphe (1) du présent article, qui confèrent à la Haute Cour d'Amirauté juridiction en matière de réclamations pour dommage, doivent s'interpréter comme s'étendant aux demandes d'indemnité en cas de perte de vie ou de blessures corporelles.

(3) Dans la présente loi, à moins que le contexte n'exige une interprétation différente, l'expression "navire" comprend toute espèce de bâtiments employés dans la navigation et non mus par des rames. 1934, c. 31, annexe A.

Soulignons immédiatement que l'incorporation de ce texte législatif étranger dans une de nos lois était susceptible de créer de nombreuses difficultés en ce qu'il enchevêtrait l'ordre et la préséance de plusieurs principes juridiques, mais ceci demeurait néanmoins une prérogative du Parlement (554). En pratique cependant les juges ne s'attardèrent point à élucider toutes ces énigmes et préférèrent s'en tenir à l'intention du législateur d'identifier substantiellement la juridiction d'amirauté canadienne à celle qui prévalait dans la mère-patrie; c'est pourquoi, ainsi qu'il sera donné de le constater plus tard, certaines parties du texte de l'article 18 demeurèrent lettres mortes.

Paragraphe 2: Principes directeurs de la compétence en matière maritime.

Afin de saisir la portée exacte de cet article 18, il importe d'en disséquer le contenu et d'en dégager les principes déterminants. Le premier alinéa est le plus révélateur sur ce point et mérite qu'on lui porte attention particulière puisqu'il énonce toute l'essence de cette compétence maritime, les autres alinéas ne venant qu'en compléter ou qualifier le contenu. Aussi importait-il d'analyser la technique législative utilisée pour conférer cette compétence pour ensuite tenter d'en déceler les conséquences juridiques.

554. En regard du pouvoir général du Parlement de déterminer la compétence de son tribunal, le professeur PEPIN, *op. cit.*, p. 106, fit l'observation suivante: "Les dispositions de l'article 101 de l'A.A.B.N. sont loin d'être aussi explicites que celles de l'article 92(14); personne n'oserait pourtant avancer que le Parlement n'a pas la compétence nécessaire pour déterminer la juridiction de ses cours fédérales".

Article 1: Mode d'attribution de la compétence:

L'attribution de la compétence dite d'amirauté à la cour de l'Echiquier du Canada s'est faite techniquement en trois temps: d'abord l'énonciation des principes directeurs à l'alinéa premier de l'article 18, ensuite la référence à des textes législatifs anglais à l'alinéa suivant et finalement les dérogations à ces mêmes textes de loi étrangère par l'attribution d'une compétence explicite sur certains sujets.

Alinéa 1: L'article 18, paragraphe premier:

Ce texte se compose de deux parties principales, soit d'abord l'énonciation de la sphère de compétence de la cour et ensuite la qualification du contenu de cette compétence par référence à un organisme judiciaire étranger. Bien qu'on ne puisse considérer isolément chacune d'elles sans risquer d'en fausser le contenu ou de se méprendre quant à leur portée, il appert néanmoins intéressant et bénéfique de les disséquer.

La première partie qui se termine avec les termes "... ou autre district judiciaire, ..." procède à l'énumération, non pas de sujets, mais des critères territoriaux de la compétence de la cour qui doit s'étendre à toutes les eaux navigables; il est bien spécifié par la suite que ces eaux peuvent être "... à marée et sans marée, qu'elles soient naturellement navigables ou qu'elles le soient artificiellement devenues, ou bien que ces eaux soient dans les limites d'un corps de comté ou autre district judiciaire, ...". La portée effective de cette disposition est

grandement élucidée par la précédente étude historique; en effet le législateur canadien s'est inspiré des principes juridiques britanniques en matière d'amirauté en utilisant une terminologie presque identique, mais en y apportant aussi les correctifs nécessaires afin de contrer les difficultés rencontrées au cours des âges en Angleterre.

C'est ainsi qu'il octroya au tribunal canadien compétence sur toutes les eaux navigables, qu'elles que soient leur situs et leur statut juridique, alors qu'en Angleterre la Haute Cour d'Amirauté, ainsi que la Haute Cour de Justice qui lui succéda en 1873, n'avait compétence que sur ce qui survenait en haute mer (on the high seas), c'est-à-dire les eaux situées hors les limites de tout comté ou district judiciaire, sauf naturellement dans la mesure où un autre texte législatif ultérieur devait faire exception à ce principe:

Before the year 1840 the Court of Admiralty never possessed, although it did occasionally, when not prohibited, exercise jurisdiction in the case of maritime claims arising within the body of a county. (555)

En vertu de cette première partie de l'article 18(1) l'intention du législateur canadien apparaîtrait donc d'avoir voulu implanter un principe fondamental différent, soit une juridiction qui puisse s'étendre sur toutes les eaux navigables (556). D'ailleurs l'uti-

555. Lord Watson dans The Henrich Björn, (1886) 11 A.C. 270, à la p. 277.

556. D'ailleurs MEAGHER, op. cit., p. 10, fait bien remarquer que cette première partie de l'article 18(1) de la Loi sur l'Amirauté annule l'effet de toutes les dispositions de l'Annexe en regard des expressions "dans les limites d'un corps de comté ou en haute mer".

lisation de l'expression "toutes les eaux navigables" semblait n'apporter aucune limitation quant à leur statut, et aurait conféré compétence à ce tribunal aussi bien sur ce qui survenait sur les eaux navigables canadiennes, internationales qu'étrangères. Quant à cette dernière suggestion, aucune jurisprudence ne nous permet de l'affirmer catégoriquement, les juges ne s'étant point attardés à vider le contenu de ces dispositions. Seul le juge Jackett de la Cour de l'Echiquier du Canada a soulevé cette question dans le cas des litiges prenant naissance dans des eaux portuaires, mais ce point de droit n'ayant pas été plaidé, il n'a pas cru bon de le trancher pour la solution du litige. Néanmoins il est très intéressant de considérer ses remarques de bas de page:

Another possible ground which was not argued and on which I come to no conclusion, is that this Court has jurisdiction in this case by virtue of subsection (1) of section 18 of the Admiralty Act, which provides that the jurisdiction of this Court on its Admiralty side extends to and shall be exercised in respect of all navigable waters "although such waters are within the body of a county or other judicial district". If one reaches the conclusion, as I do in these reasons, that the jurisdiction of the High Court of Admiralty originally extended over torts committed on the high seas and that, until cut down by the statutes of Richard II and Henry IV, this included torts committed in ocean ports, the obvious purpose of these words in section 18(1) would seem to be to restore to the Canadian successor of the High Court of Admiralty jurisdiction over torts committed on the high seas within the body of a county or other judicial district. Before reaching a final view on these words alone, however, a conclusion would have to be reached as to the effect of the latter half of section 18(1). (557)

557. *Supra* n. 552, *Id.*, à la p. 380.

Remarquons que le juge Jackett limite son argumentation aux seuls cas de "torts", ou délits, puisque tel était le problème qu'il avait à résoudre; cependant étant en présence au début de l'article 18(1) d'une énonciation de principe sur l'étendue et le fondement de la compétence en amirauté, ne pourrait-on pas conclure à une application générale, c'est-à-dire à tous les sujets de compétence de la cour? Il ne faudrait cependant pas nous en tenir à ces seules observations car, comme le suggèrent les propos précédents du juge Jackett, on risquerait de se méprendre sur la portée exacte de ce premier paragraphe de l'article 18.

C'est pourquoi il faut étudier cette première partie du texte en corrélation avec la seconde. La finale de ce premier paragraphe a pour objet "en général" de rendre semblable "sous réserve des dispositions de la présente loi", la compétence de la Cour de l'Echiquier du Canada en matière maritime à celle d'amirauté que possédait la Haute Cour de Justice en Angleterre au moment de l'adoption de la loi canadienne. Précisons immédiatement que c'est l'utilisation du vocable "actuellement" qui fixe cette compétence dans le temps, et que les changements apportés subséquentement par le Parlement de Westminster à la juridiction d'amirauté de son tribunal, dont celui de 1956 (558) n'affectèrent en aucune façon celle de son homonyme canadien (559).

Bien que cet ajouté aux précédents principes ait eu en soi pour objectif de préciser la nature de la compétence de

558. The Administration of Justice Act, 1956.

559. Supra n. 546.

la cour d'amirauté canadienne, la forme dans laquelle elle fut formulée tant dans le texte français qu'anglais, posa néanmoins des difficultés qui ne furent jamais complètement élucidées.

En effet en matière de compétence (abstraction faite des questions de pratique et de procédure), la jurisprudence n'a jeté que trop peu de lumière sur le sens qu'il fallait attribuer aux expressions "en général" et "sous réserve des dispositions de la présente loi" qui précédait un tel énoncé, si bien que d'une façon générale les tribunaux s'abstinrent de déroger à la situation qui prévalait en Angleterre. Cette même constatation ressort des propos tenus devant l'Association du Barreau Canadien par Me Jones qui reprochait aux cours de s'en tenir servilement aux termes précis de l'ancienne juridiction d'amirauté:

In referring to the attitude of the Courts towards existing jurisdiction I am referring to a general trend on the part of the Courts to follow closely the literal wording of the Admiralty Act, which dates, for the most part, from 1840 to 1861. The Courts have also declined in general to enlarge their jurisdiction to permit cases to be heard in Admiralty where considerations of convenience and the desirability of avoiding conflicting results might lead to an assumption of jurisdiction. (560)

C'est d'ailleurs ce comportement que préféra adopter le juge Jackett dans l'affaire précitée de Macmillan Bloedel Ltd. De même en 1965 dans l'arrêt The Ship Audrey S, le juge Wells du district d'amirauté d'Ontario, en tentant de résoudre une exception déclinatoire relative à une réclamation pour remorquage d'un

navire par un camion, ne fit aucunement appel aux principes directeurs du paragraphe 18(1) qui aurait pu grandement faciliter sa décision et la rendre plus probante, mais préféra plutôt se limiter au sujet spécifiquement énuméré en annexe de la loi:

The basis of The Maron action is apparently found in item (vi) of the same set of subsections and gives the jurisdiction in case of towage, whether the services were rendered within the body of a county or on the high seas. That is apparently meant to cover river towage as well as towage on the ocean and, in the case of Canada, I would think would include towage on the Great Lakes. (561)

C'est la raison qui nous incita à affirmer plus tôt qu'une certaine partie de cette loi était demeurée lettres mortes. Cette attitude très fréquente des tribunaux était d'autant plus compréhensible que les légistes avaient incorporé par l'intermédiaire du paragraphe suivant l'article 22 de la loi anglaise de 1925 qui résumait et déterminait la juridiction d'amirauté de la Haute Cour de Justice.

Alinéa 2: L'article 18(2) et l'Annexe A:

C'est à titre à la fois indicatif et subsidiaire que le législateur édicta le second paragraphe de l'article 18(2) afin d'explicitier la nature des principes introduits par le paragraphe précédent. En substance il incorporait dans sa loi l'article 22 du Supreme Court of Judicature (Consolidation) Act, 1925, du Parlement du Royaume-Uni, lequel avait arrêté quelques années auparavant la compétence d'amirauté de sa Haute Cour de Justice (562).

561. 1965 - 1 R.C.E. 83, à la p. 87.

562. PINEAU, loc. cit., pp. 51-52.

Ce texte fut reproduit intégralement à l'Annexe A de la loi canadienne (563), mais selon les directives émises à l'article 18(2), le lecteur devait lui apporter certaines modifications nécessaires pour le rendre compatible avec les institutions et législations canadiennes. Le tout ne devait point poser de difficulté par exemple vu les références qui y étaient faites au Merchant Shipping Act anglais puisque la Loi sur la marine marchande du Canada adoptée en 1934 contenait des dispositions fort similaires. Néanmoins le résultat effectif de cette assimilation d'un texte législatif étranger ne devait être ni de porter préjudice aux attributions formelles de compétence opérées par le troisième paragraphe, ni de restreindre la portée générale du paragraphe premier; c'est ainsi par exemple que dans ce dernier cas le lecteur devait ajouter les termes "ou autre district judiciaire" chaque fois qu'il rencontrait les mots "corps de comté". D'une façon générale c'est cette adjonction qui a le plus servi à asseoir la compétence de la Cour de l'Echiquier du Canada en matière maritime puisqu'il s'avérait possible parmi cette longue liste énumérative de l'Annexe A de retracer la plupart des sujets de compétence, évitant de la sorte les nombreuses difficultés d'interprétation posées par le paragraphe 18(1). C'est ainsi

563. Ainsi que le souligne le juge Trainer de la Cour Suprême de l'Ile du Prince Edouard dans Canadian Imperial Bank of Commerce v. Mackenzie et al., 1969 - 4 D.L.R. (3d) 405, à la p. 414, on ne saurait mettre en doute l'autorité du Parlement d'avoir procédé de la sorte: "Now, the authority of the Parliament of Canada to incorporate into the Admiralty Act, by express reference, the provisions of S. 22 of the Imperial Act cannot be open to question".

que le juge Thorlow décrit cette réalité légale:

By s-ss (1) and (2) of that section [i.e. 18], the Court is given jurisdiction which is generally co-extensive with the admiralty jurisdiction of the High Court of Justice in England, including that described in s. 22 of the Supreme Court of Judicature (Consolidation) Act, 1925. (564)

Alinéa 3: Les paragraphes 3, 4, 5 et 6 de l'article 18.

Relativement à l'étendue de la compétence de la cour, c'est indiscutablement le troisième paragraphe qui y est le plus explicite, lequel stipule que la compétence qui y est décrite existe "Par dérogation à toute disposition de la présente loi ou de l'Act mentionné au paragraphe (2)". Aussi ces dispositions primaient-elles sur toutes les autres de la loi et aucune interprétation ne devait permettre d'y déroger (565).

L'alinéa a) reproduisait presque intégralement (566) le texte de l'article 22(1)(a)(XII) de l'Annexe A, sauf qu'on lui a soustrait la finale qui exigeait pour l'exercice de telles actions la preuve que "quelque propriétaire ou co-propriétaire du navire était domicilié en Angleterre". Pour sa part le législateur canadien préféra dans ces trois cas permettre une action in personam en toute occasion, celle in rem n'étant autorisée qu'avec la preuve de l'absence de domicile au Canada de tout

564. The Ship Panaghia, 1960 R.C. E. 499, aux pp. 500 et 501.

565. Id., et The Ship Comer, 1970 R.C. E. 12, à la p. 16 et ss.

566. Nous préférons émettre cette réserve car au lieu d'utiliser le terme "contrat" comme, à l'Annexe A, on a préféré à l'article 18(3)(a)(i) celui de "convention"; le texte anglais pour sa part fit preuve d'une plus grande uniformité avec le mot "agreement".

propriétaire ou co-propriétaire du navire au moment où avaient été intentées les procédures; cette règle qui fut clairement émise dans l'affaire The Ship Stormer (567) trouvait aussi leurs compléments aux articles 18(4) et 19(2). Le but de cette modification était de faciliter dans ces trois cas un recours devant le tribunal maritime mais en réglementant la procédure qui pouvait y être suivie, de façon à ne pas perturber ou paralyser indûment l'activité commerciale maritime. Si donc quelque propriétaire ou co-propriétaire du navire était domicilié au Canada, un recours in personam demeurerait toujours possible alors qu'en Angleterre il aurait fallu en pareil cas recourir aux tribunaux ordinaires de droit commun.

Quant à l'alinéa b) de l'article 18(3), il attribuait une compétence pure et simple à la cour pour décider des "réclamations relatives aux approvisionnements nécessaires d'un navire", sans les conditions imposées par le texte de l'article 22(1)(a)(VII) de l'Annexe A pour leur exercice.

Pour sa part l'alinéa c) permettait les réclamations relatives à la contribution moyenne générale, sujet qui ne se retrouvait pas dans la loi anglaise, pas plus qu'il n'appartenait à la Haute Cour d'Amirauté en vertu de sa compétence inhérente (568).

La compétence conférée en l'Annexe A (Article 22(1)(a)(V)) dans les cas de réclamations de sauvetage n'apparut point assez vaste au législateur canadien; en conséquence ce dernier étendit

567. 1963 R.C. E. 24.

568. La Constancia, E.R. vol. 166, p. 839.

cette compétence pour englober les cas où ces services étaient rendus à un aéronef ou au moyen d'un aéronef tout comme s'il s'était agi d'un navire (article 18(5)); cependant le gouverneur en conseil pouvait à sa discrétion apporter des modifications ou des dispenses à l'application de ce texte ce qui, suivant nos recherches ne s'est jamais produit. Des deux derniers paragraphes de l'article 18, seul le sixième concernait la compétence de la cour, le septième ne statuant que sur des questions de pratique et de procédure. Cette avant dernière disposition avait un double objet: d'abord préserver toute autre juridiction d'amirauté qu'une loi du Parlement du Canada avait pu précédemment octroyer à la Cour de l'Echiquier (alinéa a)), et ensuite permettre à l'avenir l'attribution de toute autre compétence, "à la demande et du consentement du Canada, par quelque loi du Parlement du Royaume-Uni ou d'un dominion britannique, édictée en exécution d'une convention en vue de législation réciproque relativement à la juridiction d'amirauté ou à la marine marchande et à la navigation, conclue ou à conclure, comprenant le Canada comme partie à cette convention". Cette possibilité d'une attribution mutuelle de compétence aux juridictions d'amirauté des pays membres du Commonwealth britannique s'inscrivait dans le cadre de la convention relative à la marine marchande de 1931 et des vœux émis lors des conférences impériales des années 1925 à 1929 (569).

En conclusion nous pourrions souligner que ces paragraphes 3 à 6 inclusivement de l'article 18 ne modifiaient que

très peu la juridiction déjà acquise par les deux premiers paragraphes; néanmoins il fallait leur reconnaître une préséance puisqu'ils dérogeaient aux principes antérieurement émis ou qu'ils explicitaient formellement le teneur de certains sujets de compétence.

Article 2: Conséquences juridiques:

Cette technique législative en vertu de laquelle on avait greffé à des notions originales celles d'un autre système juridique n'allait pas sans poser d'immenses difficultés d'interprétation aux tribunaux; en effet il fallait pouvoir concilier tous les divers éléments constitutifs de la compétence de la cour. Il importe donc dans les circonstances d'étudier d'abord le contenu de la juridiction d'amirauté britannique pour ensuite découvrir la situation plutôt paradoxale que créa le Parlement, en lui accolant d'autres principes de son propre cru.

Alinéa 1: Du double caractère de la compétence de la Haute Cour de Justice en Angleterre:

Afin de bien saisir la nature et l'étendue de la juridiction dont a hérité la Cour de l'Echiquier canadienne, il apparaît nécessaire de distinguer entre la compétence d'amirauté inhérente et statutaire de la Haute Cour de Justice anglaise:

The jurisdiction of the Admiralty Court in England was derived from two sources: one what may be called the "inherent" jurisdiction of the court and the other the "statutory" jurisdiction. (570)

570. BURCHELL, op. cit., p. 3.

Malgré que ce sujet ait fait l'objet de commentaires au cours de l'étude historique de ces institutions, chacune d'elles mérite de retenir encore brièvement notre attention.

A. Compétence inhérente:

Cette expression désigne cette compétence particulière sur des sujets de droit maritime dont a hérité la Haute Cour anglaise en 1873 alors qu'elle succéda à la Haute Cour d'Amirauté, et que cette dernière détenait non pas en vertu de textes législatifs positifs, mais en vertu des prérogatives de l'Amiral anglais. Par conséquent pour en connaître le contenu il faut se rapporter aux années antérieures à 1840 alors que ce tribunal sanctionnait l'application de ce droit commercial maritime d'un caractère international, tout en respectant par contre les limites qu'avaient imposées les cours de droit commun anglaises à cette juridiction d'exception. C'est d'ailleurs ce qui faisait affirmer à Lord Stowell en 1827 dans The Atlas ce qui suit:

This [Admiralty] Court, except upon the subject of prize exercises an original jurisdiction upon the grounds of authorized usage and established authority. The history of the laws of this country shows fully well that such authorized usage and established authority are the only supports to which this court can trust except in respect to the subject to which I have alluded. (571)

C'est la fin de l'article 22(1)(b) du Supreme Court of Judicature (Consolidation) Act, 1925, qui avait retransmis expli-

citement cette compétence inhérente de la Haute Cour d'Amirauté à la Haute Cour de Justice en Angleterre en la qualifiant de "Any other jurisdiction formerly vested in the High Court of Admiralty".

B. Compétence statutaire:

En plus de cette compétence inhérente, la Haute Cour d'Amirauté, et par la suite la Haute Cour de Justice en Angleterre, acquièrent graduellement une compétence statutaire accrue.

Il s'est agi d'abord des législations successives de 1840 (572) et de 1861 (573) dont l'objet principal était de restaurer en partie une compétence en matière maritime dont elle avait été dépouillée par les tribunaux de droit commun aux cours des luttes interjuridictionnelles antérieures (574).

Par suite des changements organiques de 1873, le législateur anglais préserva l'exercice de cette nouvelle juridiction d'amirauté (575); suivant sa loi organique de 1925 la Haute Cour de Justice devait exercer en vertu de l'article 22 (1)(c) "toute juridiction d'amirauté qui, sous l'autorité ou en vertu de dispositions législatives mises à exécution antérieurement à l'entrée en vigueur de la loi de 1873 et non abro-

572. Supra p. 69.

573. Supra p. 74.

574. BURIN DESROZIERS, Henri, La distinction du droit civil et du droit commercial et le droit anglais, Paris, Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1959, pp. 26-27.

575. Supra p. 86 et ss.

gées par la présente loi, était, immédiatement avant l'entrée en vigueur de la présente loi, dévolue à la Haute Cour constituée par la loi de 1873, ou susceptible d'être exercée par cette Haute Cour" (576).

De même à compter de 1854, les Merchant Shipping Acts (577) et d'autres loi hétérogènes étendirent cette compétence en amirauté, mais il n'apparaît point à propos pour le moment de procéder à une analyse détaillée vu leur caractère exceptionnel et dérogameur.

Remarquons finalement que très souvent cette juridiction dite statutaire englobait des sujets autrefois considérés comme de compétence inhérente, mais de façon à les étendre à toutes les circonstances, et non seulement lorsque les faits qui y donnaient lieu survenaient en haute mer, hors les limites d'un comté.

Alinéa 2: Confusion de ces mêmes principes au Canada:

L'étude de l'article 18 de la loi canadienne sur l'amirauté a mis en évidence le fait que la compétence de la Cour de l'Echiquier en matière maritime s'identifiait dans une large mesure à celle de l'institution britannique du même genre. Cependant il ne faut pas se méprendre sur la véracité de cet

576. Texte reproduit en français à l'Annexe A de la loi canadienne de 1934, art. 22(1)(c).

577. Pour une étude sur ce sujet, voir: TEMPERLEY, R., The Merchant Shipping Acts, London, Stevens and Sons Ltd., 6e éd. par Waldo Pargès et Michael Thomas, 1963.

énoncé et situer dans son véritable contexte cette législation canadienne. Dès lors on constatera que furent ignorés au cours de cette période certains principes juridiques émis par le législateur fédéral.

A. Particularisme des institutions juridiques canadiennes:

Nul ne saurait assimiler les institutions juridiques canadiennes à celles d'un autre pays sans méconnaître leur contenu; ce particularisme tient notamment à la structure fédérale qui lui fut imposée de l'extérieur et dont il faut néanmoins respecter les modalités d'application.

En matière de juridiction maritime, cette règle ne souffre pas exception et ainsi il n'est point permis comme en Angleterre, de faire appel pour justifier de telles institutions au statut, privilèges et prérogatives de l'amiral pas plus qu'à la compétence inhérente découlant d'un tel titre.

Suite au partage législatif opéré par l'acte constitutionnel de 1867 ainsi qu'à l'adoption du Statut de Westminster, 1931, l'organisation judiciaire canadienne en matière maritime ne pouvait connaître qu'un fondement statutaire. Le Parlement se prévalut de son autorité législative en 1934 et la compétence qu'il assigna à sa Cour de l'Echiquier acquit-elle aussi de ce fait un statut analogue. D'ailleurs préalablement à la mise en vigueur de cette loi, le professeur Burchell énonça clairement ce principe fondamental:

The Act [Admiralty Act] sets up a new Canadian Admiralty Court with limited jurisdiction and that jurisdiction now becomes wholly statutory. (578)

Utilisant une autre formulation, il émit cette opinion dans la forme suivante:

The Admiralty Court is a court of strictly limited jurisdiction. It lacks jurisdiction to hear any claims not covered by the statutory powers given the court by the Admiralty Act, 1934, The Canada Shipping Act, 1934, and any other statutory enactment. (579)

Il découle donc de ces observations que l'utilisation au Canada de l'expression compétence ou juridiction inhérente de la cour ne devait s'étendre que dans un sens analogique, par référence à ce qui existait en Angleterre.

On reconnaissait généralement trois composantes à la compétence maritime statutaire de la Cour de l'Echiquier

-
578. BURCHELL, op. cit., p. 35. Les propos de BROSSARD, Jacques, op. cit., p. 123, sont au même effet, i.e. caractère purement statutaire du tribunal fédéral et de sa compétence. Aussi c'est ce qu'affirmé le juge Ritchie de la Cour Suprême du Canada dans National Gypsum Co. Inc. v. Northern Sales Ltd., 1964 R.C.S. 144 à la p. 162.
579. BURCHELL, Cours de droit maritime polycopié et intitulé Maritime Law, No II, p. 2. Le juge Kellock de la Cour Suprême émettait un avis semblable dans The Ship Sparrows Point (1951 R.C.S. 396, à la p. 402): "The question was raised during the argument as to the jurisdiction of the Admiralty Court to deal with the claim of the Water District against the Harbours Board. It is clear, I think, that the Court has no jurisdiction beyond that conferred by the Statute; C.31 of the Statutes of 1934; Bow McLachlan and Co. v. The Ship Camosun (1909 A.C. 597). The Statute has been changed since that decision, but the principle is still applicable".

du Canada, alors qu'il n'en existe que deux pour les tribunaux britanniques:

In other words, the Admiralty Court in Canada possess:

- I) The inherent jurisdiction of the Admiralty Court in England,
- II) The Statutory jurisdiction of the Admiralty Court in England and,
- III) Any additional jurisdiction given it by any statute of the Parliament of Canada. (580)

Chacun de ces titres de compétence fut attribué de la façon suivante:

(1) D'abord une compétence tout à fait particulière et originale qui existait per se, sans référence à quelque autre législation étrangère; elle avait été octroyée par le Parlement canadien tant par la première partie du paragraphe 1 et les paragraphes 3 et 5 de l'article 18 de la Loi sur l'Amirauté que par des dispositions éparses de la Loi sur la marine marchande du Canada. De même il ne faudrait pas négliger la portée de la Loi canadienne de 1914 sur les conventions maritimes (581) qui continuait à s'appliquer vu l'article 18(6)(a) de la Loi sur l'Amirauté.

(2) Ensuite la compétence statutaire d'amirauté de la Haute Cour de Justice d'Angleterre établie par sa loi organique de 1925 et dont on retrouve le contenu en annexe de la loi canadienne. A celle-ci il faut ajouter, ainsi que le spécifie l'article 22(1)(c) de l'annexe "toute juridiction d'amirauté

580. Ibid.

581. 1914 S.C. c. 13.

qui, sous l'autorité ou en vertu de dispositions législatives mises à exécution postérieurement à l'entrée en vigueur de la loi de 1873 et non abrogées par la présente loi, était, immédiatement avant l'entrée en vigueur de la présente loi de 1873, dévolue à la Haute Cour constituée par la Loi de 1873, ou susceptible d'être exercée par cette Haute Cour". Il faut noter immédiatement que le texte français n'est pas conforme à la version anglaise en ce qu'il indique "antérieurement" au lieu de "postérieurement", mais puisque la version anglaise est conforme au texte législatif britannique, nous avons pris la liberté de substituer ce terme en le soulignant; il est pour le moins bizarre que le Parlement n'ait jamais cru à propos de corriger cette erreur, mais malheureusement aucune jurisprudence n'est venu porter le tout à son attention. Le lecteur avouera que ce texte ne brille point par sa clarté, mais il sert à préserver l'exercice de toute compétence statutaire d'amirauté octroyée après 1873 et qu'était autorisée à exercer la Haute Cour à pareille date en succédant à la Haute Cour d'Amirauté britannique, mais dans la mesure seulement où elle n'aurait pas été abrogée par la loi de 1925. Par conséquent la Cour de l'Echiquier du Canada en sa juridiction d'amirauté aurait détenu l'autorité nécessaire pour exercer la compétence d'amirauté que toute autre loi britannique postérieure à 1873 a attribué à la Haute Cour, dont notamment les Merchant Shipping Acts. On pourrait cependant à bon droit douter de cette interprétation littérale qui aurait fait en sorte que la cour eût acquis

une compétence d'exception sur les sujets à l'égard desquels le Parlement canadien n'a jamais légiféré; c'est sans contredit la raison pour laquelle le législateur canadien avait eu soin en formulant ses directives de l'article 18(2) d'inclure l'incise "autant que possible"!

(3) Finalement la compétence inhérente de la Haute Cour d'Amirauté dont l'article 22(1)(b) de l'Annexe assurait le maintien:

The first question that has to be decided is whether section 22(1)(b) is so worded as to extend to any jurisdiction that the High Court of Admiralty possessed at any time in the past or whether it refers only to jurisdiction vested in the court at the time when its jurisdiction was transferred to the High Court. My conclusion is that section 22(1)(b) when it was enacted in 1925¹ was intended to sweep within the concept of the "admiralty jurisdiction" of the High Court any jurisdiction which at any time in the past was vested in the High Court of Admiralty". (582)

Loin d'être d'un intérêt simplement historique et théorique, ces questions revêtirent jusqu'à la fin de ce régime un intérêt actuel pour la Cour de l'Echiquier du Canada ainsi que l'ont démontré les affaires précédemment citées de MacMillan Bloedel Ltd. et du Navire SS Florida en 1969 (583).

B. Imbroglie des dispositions de la législation canadienne de 1934:

La technique que le législateur canadien utilisa pour conférer cette compétence maritime fut d'une telle complexité

582. MacMillan Bloedel Ltd. et al., supra n. 552.
583. 1969 - 1 R.C.E. 299.

que les tribunaux préférèrent simplement s'en remettre à l'intention évidente du législateur de l'assimiler à celle de la Haute Cour de Justice anglaise, plutôt que d'en faire l'exégèse. La cause principale de ce comportement fut sans contredit l'impossibilité de procéder à une harmonieuse juxtaposition de toutes ces notions juridiques; il en résulta une inconsidération à l'égard du principe fondamental de la compétence de l'organisme judiciaire.

C'est ainsi que le premier paragraphe de l'article 18 juxtapose des concepts aussi variés et distincts que la compétence de la cour, la procédure à y être observée et le droit substantif applicable par cet organisme. N'aurait-il pas été préférable de disjoindre toutes ces matières afin d'éviter la confusion? Les questions de procédure auraient pu être traitées dans cette partie de la loi réservée à ce sujet, plutôt que dans celle disposant de la compétence; et quant au droit applicable, il n'apparaît certes pas approprié d'en disposer dans une loi d'organisation judiciaire. Bien plus après avoir énoncé un principe fondamental et formel devant déterminer la nature de la compétence de la cour, le texte réfère avec des expressions aussi vagues que "en général" et "sous réserve des dispositions de la présente loi", à un organisme judiciaire étranger régi par d'autres règles juridiques élaborés au cours des âges. Pour comble le second paragraphe introduit un texte législatif étranger en le précédant de la phrase "sans restreindre la portée générale du paragraphe (1) du présent article et sous réserve des dispositions du paragraphe (3) dudit article", et

en indiquant au lecteur les modifications à y apporter pour qu'il soit "autant que possible" applicable au contexte canadien particulier. En pareil cas il aurait certes été plus opportun de procéder à une nouvelle énumération des sujets sur lesquels la Cour de l'Echiquier du Canada aurait acquis compétence. A la fin il demeure que seul le paragraphe (3) de l'article 18 avait un contenu précis qui ne posa point de difficulté aux cours canadiennes puisqu'il était précédé de la phrase suivante: "Par dérogation à toute disposition de la présente loi ou de l'Act mentionné au paragraphe (2)"; l'affaire The Ship Stormer (584) est sans équivoque sur ce point. Quant aux autres dispositions relatives à la compétence, il fallait faire appel à des notions éparses pour leur attribuer une signification logique et en saisir le contenu exact. La remarque de Me. Gilles Pepin à l'effet que la récente Loi sur la Cour fédérale fut conçue de façon à en rendre le contenu le plus inintelligible possible (585) se serait hélas appliquée avec encore plus d'exactitude à ce texte législatif.

Ces multiples références aux organismes d'amirauté britanniques conduisirent à une fréquente méconnaissance du principe fondamental de la compétence *ratione materiae* de la Cour de l'Echiquier du Canada dont la juridiction devait s'étendre à toutes les eaux navigables, quel que soit leur situs. Tout au cours des 35 années d'application de cette

584. Supra n. 567; id., à la p. 26.

585. Supra n. 541.

loi, ce paragraphe introductif de l'article 18 demeura lettre morte et les tribunaux ne se soucièrent guère d'en découvrir la véritable portée, si ce n'est à une occasion (586). On peut de même se demander s'il était judicieux pour le législateur canadien d'émettre ce principe fort similaire à celui qui avait gouverné durant longtemps la juridiction d'amirauté en Angleterre et qui avait soulevé tant de controverses. De sérieux doutes existent à ce sujet puisque tout d'abord le Canada ne possédait pas cette très ancienne institution de l'Amiral qui avait influencé la structuration du système judiciaire britannique; d'autre part il apparaissait pratiquement impossible dans le contexte constitutionnel canadien de distinguer la compétence des tribunaux en fonction de limites territoriales puisque le document de 1867 énonçait des critères distincts quant au partage des pouvoirs en matière de constitution des tribunaux. Par contre l'utilisation de la seule expression "eaux navigables" indiquait bien l'intention de l'autorité fédérale de s'en tenir à ses prérogatives en matière de "navigation and shipping".

Malgré toute la complexité de la Loi sur l'Amirauté, il faut néanmoins rendre hommage aux tribunaux d'avoir délaissé toutes ces difficultés techniques d'interprétation pour ne s'attarder somme toute qu'à rechercher l'intention véritable du Parlement, soit d'identifier la substance de cette

586. Supra n. 552

compétence d'amirauté à celle qui prévalait alors en Angleterre, sans la dépouiller de toutes ses lettres de noblesse.

Section 2: Réforme de 1971:

La Loi sur l'Amirauté de 1934 fut abrogée par l'article 64(1) de la Loi sur la Cour fédérale, qui opéra par ailleurs une réforme en profondeur de la précédente institution judiciaire; cette législation mérite donc qu'on en étudie les implications en matière de juridiction maritime. Ce sont tour à tour ses objectifs globaux, sa technique d'attribution de compétence et les conséquences susceptibles d'en découler qui retiendront l'attention.

Paragraphe 1: Changements majeurs opérés par la Loi sur la Cour fédérale en matière de juridiction maritime.

Il appert impossible d'étudier les dispositions relatives à la juridiction maritime sans d'abord décrire le véritable objectif de cette loi.

Les remarques de diverses personnalités soulignent le désir du gouvernement de procéder à une révision des lois relatives au statut et aux compétences de ce tribunal fédéral de première instance que constituait alors la Cour de l'Echiquier du Canada, plus précisément pour en "redéfinir et en accroître" la compétence (587).

587. Propos de l'honorable John Turner, ministre fédéral de la justice, devant le Comité de la justice et des questions juridiques de la Chambre des Communes du Canada, 1-7 mai 1970; 2^{ième} session, 28^{ième} législature (1969-70), No. 26, p. 8.

Pour sa part le juge Collier fit observer ce qui suit dans Le navire Armor:

A mon sens, l'intention du Parlement n'était pas d'accroître la responsabilité du navire, et de ses propriétaires dans une situation telle que celle-ci ou de faire supporter au navire ou ses propriétaires une responsabilité qui n'existait pas en droit avant l'adoption de la Loi sur la Cour fédérale. (588)

Aussi cette opinion laisse-t-elle croire que bien que le but ait été d'accroître la compétence du tribunal, cette attribution ne devait pas entraîner un changement au droit substantif sanctionné.

Par le choix de nouveaux termes pour désigner des institutions antérieures similaires, on croit y déceler un certain sentiment nationaliste, soit celui de les canadianiser. C'est ainsi par exemple que l'ancienne Cour de l'Echiquier s'appellera dorénavant Cour fédérale du Canada (Article 3) et qu'elle ne constituera plus une juridiction d'amirauté, mais exercera plutôt une juridiction maritime qui devra sanctionner l'application du droit maritime canadien (Articles 2(b) et 22(1)). La substitution du terme "maritime" en remplacement de celui "d'amirauté" apparaît plus conforme au contexte canadien, mais cependant on notera que les règles de cour adoptées en vertu de cette loi conservent en substance l'ancienne appellation. Par ailleurs son organisation en deux divisions distinctes de première instance et d'appel en modifie d'une façon substantielle le statut et le

fonctionnement. Certains soutiendront que le Parlement désira même ériger ce tribunal en cour supérieure pour disposer des affaires assignées à la compétence fédérale (589) alors que d'autres maintiendront qu'il ne s'agit que d'un simple changement d'appellation (590).

En matière maritime, le législateur fédéral a opéré une transformation majeure; il introduisit cette compétence dans la loi générale régissant cette cour plutôt que dans une loi distincte comme sous l'ancien régime; en conséquence à ce chapitre la Cour fédérale ne constituera pas une juridiction particulière, mais exercera plutôt une compétence particulière; néanmoins le tout n'apparaît point suffisant pour la départir de son statut de juridiction maritime vu l'originalité du droit qu'elle sanctionnera et de la procédure qu'elle utilisera. D'une façon générale les litiges de cette nature obéiront à l'avenir aux règles ordinaires et générales du tribunal, sauf dans quelques cas d'espèce. Cette innovation ne peut être que bénéfique puisqu'elle simplifie l'organisation judiciaire alors qu'auparavant le domaine de la Loi sur l'Amirauté était pratiquement inconnue des juristes et apparaissait la "chasse-gardée" de quelques spécialistes. Il ne faudrait cependant pas croire pour autant que la Cour fédérale lors de l'exercice de cette juridiction ait été dépouillée de tous les attributs des cours d'amirauté développés au cours des âges dans le système anglo-

589. Supra n. 541.

590. Supra n. 542.

saxon. Au contraire, la réalité est toute autre, mais le Parlement a peut-être réussi en apparence à rendre cette sphère juridique moins rébarbative qu'auparavant.

Cinq dispositions de cette loi concernent tout particulièrement les matières maritimes; ce sont deux définitions statutaires de même que les articles 22, 42 et 64.

Paragraphe 2: Technique législative attributrice de compétence:

Sans doute à cause des difficultés posées par la précédente législation en matière d'attribution de compétence et le désir de rendre plus autonomes les textes législatifs canadiens, la technique suivie à l'égard de la Cour fédérale s'inspira d'un mode nouveau. Trois principes gouvernent dorénavant cette juridiction: une modification du principe fondamental de la compétence de la cour en matière maritime, le maintien de l'utilisation du processus des sujets énumérés ainsi que l'énonciation législative de principes jurisprudentiels antérieurs ou leur modification.

Article 1: Modification du principe fondamental de la compétence de la Cour en matière maritime.

En concevant les dispositions de la Loi sur la Cour fédérale relatives à la juridiction maritime, le législateur a rompu avec le principe fondamental qui a traditionnellement gouverné le développement de la juridiction d'amirauté britannique et l'implantation de la première juridiction d'ami-

rauté canadienne; en effet il n'a plus recours pour déterminer la compétence *ratione materiae* du tribunal à des critères territoriaux comme ceux de "haute mer" pour la Haute Cour d'Amirauté et "d'eaux navigables" pour la Cour de l'Echiquier du Canada. A ces concepts objectifs il a préféré substituer celui plus subjectif de l'application du droit maritime canadien ou de toute autre loi du Canada en matière de navigation ou de marine marchande. Ainsi se lit le premier paragraphe de l'article 22 qui énonce un tel principe:

22. (1)

La Division de première instance a compétence concurrente en première instance, tant entre sujets qu'autrement, dans tous les cas où une demande de redressement est faite en vertu du droit maritime canadien ou d'une autre loi du Canada en matière de navigation ou de marine marchande, sauf dans la mesure où cette compétence a par ailleurs fait l'objet d'une attribution spéciale.

Le terme "redressement" ci-haut employé possède en vertu de l'article d'interprétation un sens très vaste et "comprend toute espèce de redressement judiciaire, qu'il soit sous forme de dommages intérêts, de paiement d'argent, d'injonction, de déclaration, de restitution d'un droit incorporel, de restitution d'un bien mobilier ou immobilier, ou sous une autre forme;".

Quant à la toute nouvelle et récente expression de "droit maritime canadien" qui serait sujette en soi à soulever maintes controverses puisqu'elle n'avait jamais été formulée, le législateur lui attribue un sens précis, quoique en partie artificiel, pour les fins de la présente loi, c'est-à-dire:

Article 2

"droit maritime canadien" désigne le droit dont l'application relevait de la Cour de l'Echiquier du Canada; en sa juridiction d'amirauté, en vertu de la Loi sur l'Amirauté ou de quelque autre loi, ou qui en aurait relevé si cette cour avait eu, en sa juridiction d'amirauté, compétence illimitée en matière maritime et d'amirauté, compte tenu des modifications apportées à ce droit par la présente loi ou par toute autre loi du Parlement du Canada;

Ainsi formulée, sa première partie désigne le droit et les principes juridiques de droit maritime qu'appliquait précédemment la Cour de l'Echiquier du Canada lors de l'exercice de sa compétence civile en amirauté, lesquels sont d'inspiration britannique puisque la loi de 1934 mentionnait au paragraphe (1) de l'article 18 que cette juridiction devait être exercée par la Cour de la même manière et dans la même mesure que par la Haute Cour de Justice en Angleterre. Quant à la seconde partie exprimée sous forme conditionnelle, elle prévoit les cas où la Cour fédérale acquiert une compétence additionnelle à celle que possédait la Cour de l'Echiquier du Canada et désigne pareillement le droit que cette dernière aurait alors sanctionné. En un troisième temps il est indiqué que dans ces deux cas il faudra néanmoins modifier ce contenu juridique en fonction des modifications qu'aurait pu y apporter le Parlement canadien. D'ailleurs cette perpétuation du droit maritime dit d'amirauté dans le système juridique canadien n'est-elle point confirmée par l'article 42 de la même loi:

42.

Le droit maritime canadien existant immédiatement avant l'entrée en vigueur de la présente loi reste en vigueur sous réserve des modifications qui peuvent y être apportées par la présente loi ou toute autre loi.

L'interprétation suggérée par ailleurs à l'effet que l'article 42 permet "... to carry forward all preceding maritime law jurisdiction and practice subject to changes made in Bill C-192 [now the Federal Court Act], hence anything that may have been omitted from, say, the Admiralty Act, is arguably carried forward in any event" (591) apparaît quelque peu surprenante car cet article concerne le droit maritime canadien substantif plutôt que la compétence de la Cour et ses règles de pratique en amirauté si, comme nous le croyons, il existe une distinction fondamentale entre ces deux éléments; cette remarque aurait été peut-être plus pertinente à l'endroit du paragraphe 22(1) dont l'un des objectifs est de préserver la juridiction antérieure.

Certains feront à juste titre remarquer que cette définition comportera la même faiblesse qui fut mise en évidence au cours du régime précédent dans l'affaire Mannix Ltd. v. N.M. Paterson & Sons Ltd. (592), à savoir que ce concept n'élabore pas sur le champ d'application et l'incidence des

591. FERA, Normand M., The Federal Court of Canada: A Critical Look at its Jurisdiction, (1973) 6 Ott. L.R. 99, à la p. 101.

592. 1965 - 2 R.C.E. 107, à la p. 113, maintenu par 1966 S.R.C. 180, à la p. 184.

législations provinciales en matière de droit privé, car en obligeant le tribunal à statuer selon les principes établis par les cours d'amirauté anglaises, on introduit de ce fait des notions de droit privé britannique qui mettent en veilleuse l'application des précédentes (593).

Quant à la seconde facette de cette compétence, i.e. "demande de redressement" ... en vertu d'une autre loi du Canada en matière de navigation ou de marine marchande", on a tôt fait d'y reconnaître le vocabulaire des articles 91(10) et 101 contenu à l'Acte fédératif qui ont déjà fait l'objet de commentaires, (594); sur ce point la définition statutaire, de l'expression "droit du Canada" apparaissant à l'article 2 de la Loi sur la Cour fédérale ne laisse subsister aucun doute:

"droit du Canada" a le sens donné, à l'article 101 de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique, 1867, à l'expression "Laws of Canada" traduite, par l'expression "lois du Canada" dans les versions françaises de cet Acte;

Les tribunaux furent très tôt appelés à interpréter ce fondement juridictionnel et ont émis les propositions suivantes:

1. La compétence aux termes de l'article 22 en matière de "navigation and shipping" est étrangère au domaine de la navigation aérienne ainsi que des activités aériennes commerciales.

593. Cette question retiendra plus loin notre attention lors de l'étude du droit applicable devant la juridiction maritime canadienne.

594. Supra p. 121 et ss.

Cette règle fut péremptoirement émise dans Canadian Fur Co. (NA) Ltd. v. KLM Royal Dutch Airlines et al (595) ainsi que dans Swiss Bank Corporation v. Air Canada, Suissair and Swiss Transport Co. Ltd. (596). Le fait par ailleurs que la compétence maritime puisse s'étendre à certains égards à des aéronefs, ainsi qu'il en sera fait état plus tard, ne modifie en rien cette conclusion puisque en ces circonstances exceptionnelles le terme "aéronef" est juxtaposé à celui de "navire".

2. Quant au contenu intrinsèque de la compétence octroyée par le paragraphe 22(1), il engloberait toute demande de redressement en vertu des deux chefs suivants, sauf dans la mesure où cette compétence a par ailleurs fait l'objet d'une attribution spéciale:

- A. du droit maritime canadien, et
- B. de toute autre loi du Canada en matière de navigation et de marine marchande.

Le juge en chef Jockett de la Cour d'appel fédérale élabore sur ces principes dans Robert Simpson Montréal Ltd. v. Hamburg - Amerika ... en offrant les commentaires suivants:

595. 52 D.L.R. (3d) 128.
596. 1976 C.F. 30.

Il convient, en premier lieu, d'examiner ces dispositions afin de bien faire ressortir l'économie générale de la loi à cet égard. En vertu de l'article 22(1), la Division de première instance est compétente dans le cas où une demande de redressement est faite en vertu

- a) du droit maritime canadien, ou
- b) d'une autre loi du Canada en matière de navigation ou de marine marchande, sauf dans la mesure où cette compétence a par ailleurs fait l'objet d'une attribution spéciale.

Le droit maritime canadien tombe dans deux catégories (article 2(b)), à savoir:

- a) le droit dont l'application relevait de la Cour de l'Echiquier du Canada, en sa juridiction d'amirauté, en vertu de la Loi sur l'Amirauté ou de quelque autre loi, et
- b) le droit qui aurait relevé de la Cour de l'Echiquier, en sa juridiction d'amirauté, si elle avait eu "compétence illimitée en matière maritime et d'amirauté".

L'expression "loi du Canada en matière de navigation ou de marine marchande" s'applique certainement à toute loi votée par le Parlement du Canada en vertu des pouvoirs que lui confère l'article 91(10) de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique, 1867. De plus, dans ce contexte, l'expression "droit du Canada" (article 2(j) de la Loi sur la Cour fédérale) a le même sens que l'expression "lois du Canada" à l'article 101 de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique, 1867. A cet article, ladite expression semble comprendre non seulement une loi que le Parlement du Canada a adoptée, mais également une loi que [traduction] "le Parlement du Canada serait compétent pour adopter, modifier ou amender". (Comparer

avec l'arrêt Consolidated Distilleries Ltd. v. Consolidated Exporters Corp. Ltd. (1930) R.S.C. 531 où le juge en chef du Canada, Anglin, (prend la décision au nom de la majorité de la Cour), à la page 535). Il semble en effet que le Comité judiciaire était d'avis (et c'est une partie essentielle du raisonnement sur lequel il fonde la conclusion que la Cour de l'Echiquier était compétente pour connaître de la matière en cause dans l'affaire Consolidated Distilleries Ltd. v. Le Roi (1933) A.C. (508) que le Parlement peut donner à une cour établie en vertu de l'article 101 la compétence d'entendre [traduction] "des actions relatives à des matières qui sont de la compétence législative du Dominion".

En résumé, il semble que l'article 22(1) donne compétence à la Division de première instance

- a) dans toute action où une demande de redressement est faite en vertu du droit dont l'application relevait de la Cour de l'Echiquier, en sa juridiction d'amirauté, en vertu de la Loi sur l'Amirauté ou de quelque autre loi;
- b) dans une action où une demande de redressement est faite en vertu du droit dont l'application aurait relevé de la Cour de l'Echiquier, en sa juridiction d'amirauté, si la Cour avait eu "compétence illimitée en matière maritime et d'amirauté";
- c) dans une action où une demande de redressement est faite en vertu d'une loi du Parlement du Canada relative à des questions relevant de la catégorie "navigation et marine marchande" et
- d) dans une action où une demande de redressement est faite en vertu d'une loi relative à une manière relevant de la catégorie "navigation et marine marchande" que [traduction] "le Parlement serait compétent pour adopter, modifier ou amender" ou dans une action relative à des matières qui sont de la compétence législative du Parlement du Canada étant donné qu'elles tombent dans la catégorie "navigation ou marine marchande". (597)

Compte tenu par ailleurs de la décision de la Cour Suprême du Canada dans Quebec North Shore Paper (598) à l'effet que l'article 101 de l'A.A.B.N. exige comme pré-requis de l'attribution d'une compétence l'existence d'une loi du Parlement, ou peut-être même d'un droit fédéral (?), dès lors il faut aborder avec prudence les paragraphes (b) et (d) de la citation précédente. En effet le premier suggère, en se fondant sur la définition même de l'expression "droit maritime canadien", que cette compétence puisse s'étendre à des sujets qui échappent à la juridiction de la Cour de l'Echiquier en sa juridiction d'amirauté; si cette absence de compétence se justifiait par le simple fait qu'elle ne lui avait pas été attribuée, or même qu'une loi du Parlement ait pu traiter de ce sujet, dès lors la Cour fédérale pourra bien sûr s'en prévaloir, mais dans le cas contraire il est plus que douteux qu'un tel subterfuge législatif puisse néanmoins satisfaire aux exigences de l'article 101 de l'A.A.B.N. Quant au second, il suggère que la compétence de la Cour soit coextensive avec la compétence qu'aurait le Parlement en vertu de "navigation and shipping", et ce bien qu'il peut ne pas s'en être prévalu, ce que la Cour Suprême n'a pas retenu dans les désormais célèbres arrêts précités de Quebec North Shore et McNamara Construction en considérant l'article 23 de la Loi sur la Cour fédérale qui se lit ainsi:

La Division de première instance a compétence concurrente en première instance, tant entre sujets qu'autrement, dans tous les cas où une demande de redressement est faite en vertu d'une loi du Parlement du Canada ou autrement, en matière de lettres de change et billets à ordre lorsque la Couronne est partie aux procédures, d'aéronautique ou d'ouvrages et entreprises reliant une province à une autre ou s'étendant au-delà des limites d'une province, sauf dans la mesure où cette compétence a par ailleurs fait l'objet d'une attribution spéciale.

A cet égard il faudrait noter avec intérêt que sauf en ce qui concerne les sujets proprement dits de compétence, l'approche juridique des articles 22 et 23 est fort analogue, ce qui laisse soupçonner que l'appréciation constitutionnelle puisse être sensiblement identique.

Néanmoins cette interprétation du juge en chef Jackett fut ensuite adoptée par le juge Mahoney dans Barberlines A/S Steamship Lines, Inc. et al. v. Ceres Stevedoring Co. Ltd., Metropolitan Marine Terminals Ltd. (599) et The Queen v. Canadian Vickers (600).

Dans Le navire Capricorn, le juge Pratte élabora en ces termes sur cette approche fondée sur la compétence législative du Parlement:

599. 1974 C.F. 332.
600. 1976 C.F. 77, à la p. 80.

A mon avis, une réclamation qui a trait à la navigation et à la marine marchande, sujet qui en vertu de l'article 91(10) de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique, 1867, relève de la compétence législative exclusive du Parlement est une réclamation faite en vertu d'une loi du Canada en matière de navigation ou de marine marchande. Autrement dit, en matière maritime, la compétence de la Cour en vertu de l'article 22(1) va de pair avec le pouvoir législatif du Parlement relatif à "la navigation et les bâtiments ou navires"; cette compétence de la Cour ne se limite pas aux sujets de cette catégorie à l'égard desquels le Parlement a déjà légiféré. (601)

Au soutien de son opinion à l'effet que la compétence de la Cour fédérale en matière maritime est co-extensive avec la compétence du Parlement en matière de "navigation and shipping", ce juriste renvoie aux pages 521 et 522 de l'arrêt du Comité judiciaire du Conseil privé dans Consolidated Distilleries Ltd. v. La Reine (602), s'inspirant donc de la même décision que celle à laquelle a eu recours la Cour Suprême pour parvenir à un résultat différent et de portée plus limitative.

3. Puisque la compétence du Parlement ne s'étendrait pas aux activités de marine marchande de caractère purement intra-provincial ("intra-provincial shipping"), ainsi que la Cour Suprême l'a suggéré dans Three Rivers Boatman Limited (602a)

601. 1973 C.F. 955, à la p. 958.

602. Supra n. 453.

602a. Supra n. 436.

et Les Agences Maritimes Inc. (602b), dès lors cette sphère échapperait également à la compétence de la Cour fédérale. Cependant il faut admettre que cette proposition du juge Collier fut émise d'une façon pour le moins équivoque dans

The Ship Juzan Maru:

I am also of the opinion that Johnston's activities in the circumstances of this case cannot be said to fall within the class "Navigation and Shipping" (British North America Act, 1867, s. 91(10)). I am in general agreement with the submission made on behalf of Johnston that if it was, on the facts here, engaged in shipping, it was intra-provincial shipping only, and not subject to any laws that it might be competent for the Parliament of Canada to enact in respect of navigation and shipping. To my mind the business operations of Johnston in this case cannot be said to be "intimately connected" with the carriage of goods by sea or the discharge of those goods from carriers. (603)

Bien qu'à l'époque ces propos aient quelque peu surpris vu l'approche restrictive adoptée par le savant juge, il n'en demeure pas moins qu'aujourd'hui ils s'inscrivent dans l'approche adoptée par la Cour Suprême dans l'affaire Quebec North Shore Paper (604). Nul ne devrait oublier par ailleurs que ce chef de compétence au titre de la "navigation and shipping" n'est pas unique puisque celui en vertu du "droit maritime canadien" persiste. Enfin si ce raisonnement

602b. Supra n. 437.

603. 49 D.L.R. (3d) 277, à la p. 283.

"Un auteur a fait remarquer que bien que dans cette affaire la Cour se soit déclarée incompétente, elle a néanmoins statué au mérite; cf. PINEAU, Jean, Droit des transports terrestres maritime et aériens, Montréal, Les éditions Thémis Inc., 1977, p. 126.

604. Supra p. 136 et ss.

devait être poussé plus à fond, il pourrait signifier par exemple que le tribunal maritime fédéral devrait s'abstenir d'intervenir dans de nombreuses causes d'action de caractère purement provincial, ou encore mettant en cause des entreprises maritimes intra-provinciales, ce qui apparaît pour le moins surprenant. Qu'il suffise d'ajouter cependant que nous apprécions les autres arguments d'une plus grande valeur du juge Collier qui furent élaborés pour décliner la compétence de la cour; en conséquence nous ne désirons pas discréditer cette décision pour autant, mais au contraire seulement souligner une de ses dimensions.

4. Bien que l'exercice d'un chef de compétence exige la sanction d'un droit étranger, la compétence de la Cour n'en sera pas pour autant affectée. Ainsi le fit observer le juge Pratte dans le Navire Capricorn en s'inspirant par ailleurs d'un principe émis par le Conseil Privé dans Dynamit Actien - Gessellschaft v. Rio Tinto Co. Ltd. (605), à l'effet que les tribunaux en statuant sur l'état de certains droits étrangers ne le font qu'en vertu de leur propre droit national:

D'autre part, une action en réclamation qui porte sur la navigation et la marine marchande et qui relève donc de la compétence de la Cour, ne sera pas soustraite à cette compétence ou motif qu'en vertu des règles du droit international privé, ladite action relève d'un droit étranger. A proprement parler, un tribunal canadien n'applique jamais de droit étranger. (606)

605. 1918 A.C. 292.
606. Supra n. 603.

5. Enfin la définition statutaire de l'expression "droit maritime canadien", et plus particulièrement en ce qui concerne la référence au "droit dont l'application, relevait de la Cour de l'Echiquier du Canada, en sa juridiction d'amirauté, en vertu de la Loi sur l'Amirauté ...", n'englobe que les principes de droits substantifs, et non point par exemple les règles de pratique antérieures qui auraient pu s'y rapporter. Aussi s'est exprimé le juge Collier dans The Ship

Martha Russ:

In my opinion, the law administered by the Exchequer Court on its Admiralty side means the substantive law found in the Admiralty Act and other statutes, including English statutes, whereby jurisdiction over various types of claims was set out. The Admiralty Rules were not in my view, substantive law administered by the Exchequer Court, but adjective law, a code of procedure to regulate the mode in which successive steps in Admiralty litigation were taken, and therefore do not fall within the meaning of Canadian maritime law. (607)

Il faut noter qu'en endossant cette décision, la division d'appel n'a offert aucun commentaire sur ce point, mais par ailleurs a fait remarquer qu'elle n'entendait pas nécessairement en approuver les motifs (608). Pour notre part, nous regrettons dans ces propos la confusion persistante qui semble exister entre les concepts de droit substantif et le droit ou les lois régissant les juridictions d'amirauté, et ce malgré leurs liens souvent étroits.

607. 37 D.L.R. (3d) 597, à la p. 603.

608. 51 D.L.R. (3d) 632, à la p. 635.

Il appert que par le biais du paragraphe 22(1), la Loi sur la Cour fédérale ait eu pour objet d'attribuer une compétence originale presque illimitée pour trancher tout litigé de nature ou de caractère maritime, du moins suivant l'interprétation que cette cour a elle-même élaborée au tout début de son existence. Ainsi apparaît plus vraisemblable l'opinion de Me Pepin à l'effet que le législateur fédéral désirait en promulguant cette loi faire de la nouvelle Cour fédérale une cour supérieure pour disposer des affaires relevant de la compétence du Parlement (609), tout au moins en ce qui concerne le secteur maritime. Enfin ironie du sort peut-être, mais le paragraphe 22(1) devrait permettre l'élaboration d'une jurisprudence sur le contenu juridique des termes "navigation and shipping" figurant à l'Acte constitutionnel, remédiant ainsi à une lacune soulignée précédemment. Pour illustrer cette approche, qu'il suffise de s'en rapporter à la note de bas de page du juge Collier dans Le navire Allunga où le commentaire suivant apparaît:

Dans l'affaire Ville de Montréal c. Commissaire du port de Montréal (1926) A.C. 299, le Conseil privé a jugé qu'il fallait interpréter largement l'expression "navigation et marine marchande" utilisée dans l'Acte de l'Amérique du Nord britannique. A mon avis, il faut donner une interprétation aussi large à cette phrase utilisée au paragraphe 22(1) de la Loi sur la Cour fédérale. (609a)

609. Supra p. 218.

609a. The Allunga, 1977 - 1 C.F. 259, à la p. 266.

Alors que l'étude de l'ancien régime a fait ressortir que les tribunaux ont préféré accorder une prépondérance aux sujets énumérés plutôt qu'un principe fondamental pour circonscrire la compétence de la Cour, notre appréciation des jugements formulés au cours des premières années du nouveau régime révèle, à quelques exceptions près, une tendance inverse.

Cependant les récents jugements de la Cour Suprême du Canada relatifs à l'interprétation de la compétence de la Cour fédérale en égard aux exigences constitutionnelles donna rapidement lieu à une nouvelle jurisprudence afin d'une part de déterminer la nature du droit maritime canadien de caractère non statutaire et d'autre part de circonscrire l'étendue précise de sa compétence à ce chapitre. La technique utilisée fut de s'ingénier à reconstituer la chaîne de titre du droit maritime prévalant au Canada jusqu'à la réforme de 1971. Le mérite de cette nouvelle approche doit être attribuée au juge Thurlow de la Division de première instance qui crut voir dans les lois antérieures régissant la juridiction en amirauté au Canada la mise en place simultanée du droit maritime britannique, et ce aussi bien en vertu des lois anglaises applicables au Canada des débuts jusqu'à 1931 que de la Loi sur l'Amirauté que le Parlement canadien adopta en 1934. Les extraits suivants de sa décision dans The Queen v. Canadian Vickers Ltd.; Canadian General Electric Co. Ltd. illustre bien cette démarche:

Initially, it was entirely a Court set up under the authority of s. 101 of the British North America Act, 1867. But when, on the coming into force of the Admiralty Act, 1891 (Can.), c. 29, it became a Court of Admiralty as well, the authority of Parliament to constitute it as such was at least in part derived from the Colonial Courts of Admiralty Act, 1890 (U.K.), c. 27. Under s. 3 of that Act and s. 3 of the Admiralty Act, 1891, as a Court of Admiralty, the Exchequer Court from 1891 to 1934 had, but at the same time was restricted to, jurisdiction comparable to that of the admiralty jurisdiction of the High Court of Justice in England-as of the year 1890. However, the provision by which such jurisdiction was conferred on the Exchequer Court, as I see it, also brought into Canada as a part of Canadian law the system of substantive law theretofore administered in the Admiralty and Vice-Admiralty Courts of the British Empire, including those which operated in Canada, which had been established by commissions under the Great Seal of the United Kingdom and functioned under statutes of the British Parliament. (609b)

et

In 1934 (Can.), c. 31, the Admiralty Act, 1891 was replaced by a new Act which continued in force until 1971. By it, the Exchequer Court was continued as a Court of Admiralty for Canada and was given jurisdiction co-extensive with that of the admiralty jurisdiction of the High Court of Justice in 1925 and somewhat wider jurisdiction in some matters, in particular those referred to in s. 18(3). At the same time, the Admiralty Act, 1891 (Can.) and the Colonial Courts of Admiralty Act, 1890 (U.K.) in its application to Canada, were repealed. It would seem to follow that after the repeal of the latter, the authority of Parliament to establish the Exchequer Court as a Court of Admiralty was limited to that given by s. 101 of the British North America Act, 1867. The substantive law administered by the Court on the Admiralty side, having been established by a federal statute, had become, however, as I see

it, a part of the law of Canada and, while the provisions of the Admiralty Act, 1934 are not as specific in conferring rights as was s. 4 of the Admiralty Act, 1891, the same law continued to be administered thereafter in respect of matters falling within the expanded jurisdiction of the Exchequer Court on its Admiralty side. (609c)

In my view, the effect of these provisions is to continue in effect as law of Canada the body of admiralty law that had become part of the law of Canada by the Admiralty Act, 1891 and had been administered thereafter by the Exchequer Court of Canada both under that Act and the Admiralty Act, 1934, and possibly to introduce as well maritime law, based on the sources of law referred to in the passage I have cited from Mayers, Admiralty Law and Practice, which was administered in the Admiralty Court in the reign of Edward III and prior to the statutes of Richard II and Henry IV which were subsequently interpreted and enforced by the common law Courts, applying common law principles, so as to severely restrict the jurisdiction of the Admiralty Court. (609d)

La conséquence immédiate et évidente de cette approche est que, loin d'attribuer en matière de droit maritime canadien non statutaire une compétence originale illimitée, le paragraphe 22(1) ne fait que perpétuer la compétence antérieure en amirauté de la Cour de l'Echiquier dans la mesure où l'octroi de cette compétence équivalait également à l'introduction sur la scène canadienne du droit maritime britannique. Bien sûr cette règle est inapplicable dans la mesure où une loi du Parlement en matière de navigation ou marine marchande

609c. Id., pp. 246-247.
609d. Id., p. 250.

traite d'un sujet de réclamation, ce qui rend la compétence du tribunal d'autant plus évidente. Un mois plus tard le juge Walsh du même tribunal accepta de bon gré cette interprétation dans Sivaco Wire & Nail Co. v. Atlantic Lines & Navigation Co. Inc.:

It may well be, however, that in the present case and any other claims for loss of or damage to cargo the situation is different, and even if paras. (e), (h) and (i) of s. 22(2) are insufficient to create any new substantive right, the jurisdiction of the Court may nevertheless be founded on the admiralty jurisdiction possessed by a High Court of Justice in England. Canadian maritime law is not limited to maritime law set out in Canadian statutes, for if Canadian statutes have incorporated by reference the maritime law of England (which consists not only of statutory law but of British jurisprudence) then this law and jurisprudence itself becomes part of Canadian maritime law. (609e)

et

It is therefore not necessary to look for a Canadian statute creating substantive law for dealing with the subject-matter of this claim, for if the admiralty law administered by the High Court of Justice in England including the jurisprudence pertaining thereto has been incorporated into Canada by virtue of applicable Canadian statutes then such law and jurisprudence become part of Canadian maritime law over which the Court would have jurisdiction. (609f)

En conclusion il appert que la nouvelle formulation du principe fondamental de la compétence de la Cour en matière

609e. 1977 - 78 D.L.R. (3d) 529, à la p. 536.
609f. Id., p. 540.

maritime se soit avérée un demi-succès dans la mesure où les contraintes d'interprétation suggérées par la Cour Suprême ont eu pour résultat pratique non point d'accroître d'une façon significative la compétence maritime de la Cour, mais simplement de préserver la compétence antérieure dans la mesure où cette dernière créait un droit maritime canadien d'inspiration britannique, où l'importance majeure dorénavant de posséder une connaissance approfondie des institutions antérieures. Cette situation devait inévitablement entraîner de sérieuses conséquences quant à l'interprétation du paragraphe 22(2), ce qui retiendra immédiatement notre attention.

Article 2: Maintien de l'utilisation du processus des sujets énumérés.

Pour mieux expliciter ses intentions, le législateur procède en un second paragraphe à l'énumération d'une vaste liste de sujets, 19 alinéas en tout, qui englobent certes la vaste majorité des réclamations susceptibles de lui être soumises. Le tout est précédé de la disposition suivante:

22(2)

Sans restreindre la portée générale du paragraphe (1), il est déclaré pour plus de certitude que la Division de première instance a compétence relativement à toute demande ou à tout litige de la nature de ceux qui sont ci-après mentionnés.

Le pivot de toutes les dispositions subséquentes est l'utilisation et l'exploitation d'un "navire" dont la définition statutaire apparaît à l'article 2:

"Navire" comprend toute espèce de bâtiment ou bateau utilisé ou conçu pour la navigation, indépendamment de son mode de propulsion ou même s'il n'en a pas.

Ce texte qui fait abstraction du mode de propulsion du navire, fut ainsi formulé pour permettre, dit-on, la plus grande juridiction possible de la cour comme l'expliqua lui-même l'expert gouvernemental, devant le comité de la Chambre des communes sur les questions juridiques et constitutionnelles:

The purpose of these words is to get as broad a definition of the word "ship" as possible. (610)

Outre cette extension juridictionnelle, les litiges susceptibles d'être soumis à l'attention de cette juridiction maritime l'emportent au nombre sur ceux dont pouvait disposer précédemment la Cour de l'Echiquier. Une énumération complète ne s'avère pas nécessaire pour le moment puisque la seconde partie de notre étude leur sera consacrée, mais les suivants sont peut être les plus révélateurs quant à l'effet d'attribution d'une compétence accrue:

Toute demande pour décès ou blessures corporelles survenus à l'occasion de l'exploitation d'un navire, ... (Article 22(2)(g));

Toute demande ... pour touage d'un aéronef pendant que cet aéronef est à flot; (Article 22(2)(b));

Toute demande ... pour pilotage d'un aéronef pendant que cet aéronef est à flot; (Article 22(2)(b));

Toute demande née d'un contrat d'assurance maritime ou y relative; (Article 22(2)(r)).

Toute réclamation de droits de dock, de port ou de canaux, et notamment, sans restreindre la portée générale de ce qui précède, les droits perçus pour l'utilisation des installations fournies à cet égard. (Article 22(2)(s)).

On notera avec intérêt qu'en général cet accroissement de compétence ressemble singulièrement à celle dont a été investie la Haute Cour de Justice en Angleterre par suite de la législation de 1956 intitulée Administration of Justice Act, 1956 (611), et ce en conformité du voeu à quelques reprises exprimé dans divers milieux juridiques canadiens (612).

Bien que les mots introductifs du paragraphe 22(2) indiquent clairement qu'ils ont pour objet de déterminer "... pour plus de certitude ..." la compétence de la division de première instance, rien n'est moins certain depuis les limites d'interprétation imposées en regard du paragraphe 22(1) par suite des divers jugements qui ont contribué à en limiter le champ d'application. Aussi dorénavant chaque chef de compétence devrait-il être scrupuleusement analysé afin de déterminer si à leur égard un droit fédéral est applicable. C'est d'ailleurs en ces termes que s'exprimait le juge Thurlow dans l'affaire précitée The Queen v. Canadian Vickers Ltd. Canadian General Electric Co. Ltd.:

611. 4 - 5 Eliz. II, (Imp.), c. 46, partie I.
612. Supra n. 546.

On the face of it, these words are broad enough to include the claim of an owner against a builder for damages for breach of a contract for building or equipping a ship. But it seems to me that the paragraphs of s-s. (2), in their description of categories of claims enforceable in the Court, must be read as subject to the limitation that the claims are enforceable in the Court only when they are founded on Canadian maritime law or other federal law, whether such as is mentioned in s. 22(1) or otherwise. (612a)

Aussi est-il évident à la lumière de sa conclusion finale qu'il considère qu'à la différence des législations antérieures en amirauté, l'octroi de chefs de compétence ne résulte aucunement à la mise en vigueur d'un droit fédéral substantif équivalent. Quant au juge Walsh, il partage également cette opinion dans l'affaire précitée Sivaco Wire & Nail Co. v. Atlantic Lines & Navigation Co. Inc.:

Even though by virtue of these judgments the Federal Court may not have jurisdiction over the subjects enumerated in the paragraphs of s-s. (2) of s. 22 of the Federal Court Act relating to navigation and shipping unless there is applicable federal law to support the proceedings, I believe that neither case is authority for the proposition that applicable federal law with respect to claims for damage to or loss of cargo carried on a ship into Canadian waters cannot be found by the incorporation into Canadian maritime law of the maritime law administered by the High Court of Justice in England, which would include jurisdiction over such claims. (612b)

612a. 1977 - 77 D.L.R. (3d) 241, à la p. 250.
612b. 1977 - 78 D.L.R. (3d) 529, à la p. 540.

Par ailleurs une toute récente décision unanime de la Cour d'appel fédérale laisse clairement entrevoir un effort pour résister à cette dernière interprétation en suggérant que l'énoncé de principe au paragraphe 22(1) et l'énumération de sujets de compétence au paragraph 22(2) impliquent nécessairement la promulgation d'un droit maritime substantif correspondant qui justifie en tout état de cause l'exercice de la compétence qui y est décrite, Ainsi s'exprime le juge Le Dain dans The Ship Capricorn (Alias The Ship Alliance):

'Section 22(2) of the Fedral Court Act is declaratory of claims that fall within the jurisdiction of the Court by virtue of s. 22(1) and that by implication are recognized by Canadian maritime law. The definition of Canadian maritime law in s. 2 specifies a body of law consisting of two parts : (a) the law that was administered by the Exchequer Court on its admiralty side; and (b) the law that would have been administered by the Court had it had unlimited jurisdiction in maritime and admiralty matters. The purpose of the definition, as determining the scope of s. 22(1), is, as I read it, to confer on the Fedral Court jurisdiction to consider any maritime or admiralty matter, and the effect of the definition, when read with s. 42, is that the law which the Court must administer in the exercise of such jurisdiction is to be deemed to be part of Canadian maritime law. (612c.)

En dernière analyse il ne serait pas exagéré de prétendre que la conceptualisation du paragraphe 22(2) s'avère d'une maladresse législative sans précédent puisqu'elle induira facilement en erreur les juristes non avertis en plus d'avoir l'allure de procéder à de fausses représentations, et ce contrairement à son objet avoué de préciser la compétence du tribunal.

Article 3: Enonciation législative de principes jurisprudentiels antérieurs.

Une seconde qualification du principe émis au paragraphe 22(1) apparaît au paragraphe 3 pour déclarer avec une plus grande certitude l'étendue de la compétence de la cour. D'une façon générale ces quatre alinéas énoncent formellement des règles jurisprudentielles antérieures ou statuent sur des questions de procédure qui font l'objet de l'article 43. Il est mentionné aux deux premiers alinéas que la compétence précédemment octroyée pourra s'exercer à l'encontre de tout "navire, canadien ou non, quelque puisse être le lieu de résidence ou le domicile des propriétaires"; et il pourra en être de même à l'égard des aéronefs dans les cas de réclamation pour sauvetage, touage ou pilotage. Il était impérieux de clarifier ces points ambigus puisque cette question de la nationalité des objets donnant lieu au litige, notamment dans les cas d'exercice d'une action in rem, soulevait irrémédiablement des objections à l'encontre des pouvoirs des cours maritimes. Tel fut aussi le cas de l'épineux problème de

déterminer en quel lieu devait survenir un événement pour qu'il puisse autoriser l'intervention des cours d'amirauté. Pour clarifier le tout, le législateur établit que la compétence de la cour devait s'étendre:

22(3)(c)

... à toutes les demandes, que les faits y donnant lieu se soient produits en haute mer ou dans les limites des eaux territoriales, intérieures ou autres du Canada ou ailleurs et que ces eaux soient naturellement ou aient été rendues navigables et notamment, sans restreindre la portée générale de ce qui précède dans le cas de sauvetage, aux demandes relatives aux cargaisons ou épaves trouvées sur les rives de ces eaux;

Quant au problème particulier de la nature juridique des hypothèques et privilèges pouvant être sanctionnés par la Cour fédérale, l'alinéa d) en dispose ainsi:

22(3)(d)

... à toutes les hypothèques ou tous les privilèges donnés en garantie sur un navire enregistrés ou non, qu'ils existent en vertu de la loi, de la common law ou de l'équity, et qu'ils soient ou non créés en vertu du droit étranger.

Une remarque ici s'impose quant à cette dernière disposition qui ne semble en aucune façon traiter des "privilèges maritimes" ou selon l'expression anglaise classique et consacrée, des "maritime liens" puisque la version anglaise n'indique que les "mortgages or hypothecations". Une telle distinction doit être à notre avis retenue puisque l'alinéa c) du paragraphe précédent mentionne au texte anglais "any

claim in respect of a mortgage or hypothecation of, or charge on a ship"; en ce dernier cas cependant le texte français n'apparaît pas conforme puisqu'on y retrouve seulement les termes "hypothèque ou un privilège dont sont grevés un navire ou un droit de propriété, y afférent ...". Les tribunaux auront donc la tâche de préciser le sens de ces expressions pour déterminer le champ d'application de l'article 22(3)(d). D'une façon générale ces quatre dernières dispositions ont certes l'heureux résultat de dissiper des difficultés que les plaideurs n'hésitaient pas à soumettre à l'attention des cours d'amirauté.

Il est indéniable que la réforme de 1971 s'est inspirée d'un déterminisme ayant pour principal objectif d'élaborer de nouvelles assises pour le tribunal maritime canadien et d'en rationaliser l'attribution de compétence, marquant ainsi, du moins en apparence, une certaine rupture avec les institutions antérieures et leurs attributs. Cependant les résultats qui en ont découlé ne sont certes pas à la mesure de ce louable effort puisque des difficultés d'ordre de droit constitutionnel, jusqu'ici presque insoupçonnées vu l'histoire de ces institutions, sont venues perturber les objectifs de cette réforme, entraînant dans leur sillon une incertitude sans pareille quant à la compétence précise de la Cour fédérale en matière maritime. Ainsi l'ironie de sort veut que l'objectif de simplification à l'origine de cette réforme ait pris l'allure d'un labyrinthe juridique que seule une jurisprudence élaborée contribuera peut-être, et rien n'est moins certain, à indiquer les issues.

Chapitre 2: Sources secondaires.

Sous cette rubrique, nous aborderons l'étude de ces autres dispositions législatives qui, bien que non comprises dans les deux lois précitées d'organisation judiciaire, attribuaient néanmoins aux tribunaux une compétence sur divers sujets de droit maritime. Suite à l'abrogation de la Loi sur l'Amirauté, c'est généralement la Division de première instance de la Cour fédérale qui hérita de ces attributions en vertu de l'article 26(1):

26(1)

La Division de première instance a compétence en première instance sur toute question pour laquelle une loi du Parlement du Canada a donné compétence à la Cour fédérale, désignée sous son nouveau ou ancien nom, à l'exception des questions expressément réservées à la Cour d'appel.

Ces sources secondaires de compétence en matière maritime sont en substance identiques sous les deux régimes, et comprennent notamment les deux lois suivantes: la Loi sur la marine marchande du Canada et la Loi canadienne sur les prises.

Section 1: Loi sur la marine marchande du Canada
(1970 S.R.C. c. S-9)

La compétence en amirauté conférée par cette loi est de deux ordres: d'abord ces dispositions connexes aux sources principales et ensuite celles en matière pénale et d'appel. Elles feront toutes deux l'objet d'une étude succincte après avoir formulé quelques remarques générales sur cette loi.

La Loi sur la marine marchande du Canada
consiste en ce texte législatif qui régit l'administra-
tion publique en matière maritime et détermine les
droits et obligations de ceux qui exploitent des navires

7

7.

5

telle que formulée dans les statuts révisés du Canada de 1970, elle comprend vingt parties traitant des sujets suivants:

- (1) Inscription, enregistrement et immatriculation, et délivrance de permis, (2) certificats des officiers, (3) marins, (4) dispositions relatives au secours et au rapatriement des marins en détresse, et aux marins délaissés à l'étranger, (5) marins malades et hôpitaux de marine, (6) pilotage, (7) pilotage sur les Grands Lacs, (8) mesures de sécurité, (9) pollution des eaux et de l'air, (10) épaves, sauvetage et enquête sur les sinistres maritimes, (11) phares, bouées et balises, Ile de Sable, (12) ports publics et maîtres de port, (13) gardiens de port, (14) navigation, abordages, limitations de responsabilité, (15) cabotage au Canada, (16) livraison des marchandises, (17) procédures judiciaires, (18) dispositions supplémentaires, (19) accidents mortels, (20) application.

Pour leur part, les parties VI et VII furent abrogées et remplacées en 1971 par la Loi sur le Pilotage (613) tandis qu'était substituée à la partie IX une partie XXI intitulée "pollution" (614).

Malgré les nombreux articles qu'elle comprend, il est impossible de considérer cette loi comme un code maritime disposant des principes de droit privé, mais cette dernière constitue plutôt une législation statutaire (615) qui vient compléter un droit basé principalement sur la tradition et sur de nombreuses décisions judiciaires; elle régit aussi l'administration publique fédérale en matière maritime.

613. 1970-71-72 S.C., c. 52.

614. 1970 S.R.C. (2e Supp.), c. 27.

615. PERRAULT, Jacques, "L'avenir des lois françaises au Canada", 1948 - 31 Action Nationale 124 et 190, à la p. 199.

Elle fut originairement adoptée par le Parlement du Canada en 1934 (616) suite à l'acquisition de sa pleine autonomie législative par le Statut de Westminster. Auparavant le Parlement fédéral avait édicté diverses lois pour gérer l'activité maritime dans les limites du Canada seulement vu l'impossibilité devant laquelle il se trouvait d'adopter des lois ayant une portée extraterritoriale ou en conflit avec quelque législation britannique (617); aussi à l'époque les Merchant Shipping Acts anglais trouvaient-ils souvent un plus vaste champ d'application sur le territoire canadien que la loi canadienne elle-même. En substance elle reproduit des dispositions similaires à celles qui existaient en Angleterre à pareille date et qui étaient le fruit de plusieurs législations datant de 1854; néanmoins le législateur canadien leur apporta des modifications pour les rendre autant que possible compatibles avec ses propres institutions et un contexte géographique particulier. Quant à cette évidente similitude, elle trouve son explication dans la Convention relative à la marine marchande de la Communauté britannique de 1931 (618) à laquelle, ainsi qu'il a précédemment été indiqué, le Canada était partie. Plusieurs auteurs ont souligné son caractère analogue, allant même jusqu'à la qualifier de plagiat du texte britannique:

616. 1934 S.C., c. 44.

617. Supra, p. 160.

618. BRISSET, op. cit., p. 26 et BURCHELL, op. cit., pp. 32-33.

Notre Loi d'amirauté, 1934, serait, à mon avis, beaucoup moins servilement coloniale que notre nouvelle Loi de la marine marchande du Canada, 1934, laquelle loi n'est somme toute qu'une copie plus ou moins fidèle du Shipping Act anglais de 1894. (619)

Et plus loin:

A lire de front en effet le Shipping Act anglais de 1894 et notre Loi de la marine marchande du Canada, 1934, le lecteur ne peut s'empêcher de se poser le dilemme suivant: ou bien le législateur a choisi le principe du moindre effort dans la rédaction de cette loi, ou bien il n'avait pas encore suffisamment dépouillé le vieil homme colonial pour se prévaloir de l'autonomie totale accordée aux dominions britanniques au point de vue "Shipping" par le "Statut de Westminster". (620)

Commentant cette même loi, Jean Pineau affirme que le Parlement

... se bornait à copier le Merchant Shipping Act et à lui apposer le sceau du Canada: [...]. (621)

Au cours des années subséquentes, diverses lois sont venues en modifier ou compléter le contenu; le chapitre 29 des Statuts Révisés du Canada, 1952, fit lui-même l'objet de nombreuses modifications. Consciente de la complexité d'harmoniser constamment ses lois avec celles de Westminster et inspirée par un évident sentiment autonomiste, au cours des dernières années l'administration publique fédérale sembla vouloir délaissier de plus en plus ce traditionnel lien et jugea même

619. MORIN, loc. cit., p. 117.

620. Id. L'auteur ignore certes de prendre en considération la Convention relative à la marine marchande de la communauté britannique en parlant de "autonomie totale", mais son témoignage n'en demeure pas moins valable.

621. PINEAU, loc. cit., p. 53.

à propos en 1968 de procéder à une révision de ses lois maritimes afin d'éventuellement adopter des textes plus conformes à ses intérêts (622).

Une première tentative avec le Bill C-216 déposé en première lecture le 23 juillet 1973 n'eut guère de succès, mais sa version renouvelée contenue dans le Bill C-61 déposé en première lecture laisse mieux augurer. Aussi très bientôt le Canada pourrait-il être doté d'une Loi sur le Code maritime qui dans sa première étape contiendrait 2 Livres intitulés respectivement Dispositions générales, et le Navire; en substance ce texte remplacerait les Parties I et XV de la Loi sur la marine marchande relative à l'enregistrement des navires et le cabotage au Canada.

Jusqu'à ce jour la convention de réciprocité de 1931 ne fut point dénoncée globalement par le Canada, vraisemblablement par courtoisie à l'égard de Londres, mais la signification de deux avis de retrait partiel s'est avérée nécessaire pour permettre l'introduction du Bill C-61 (622A).

En Angleterre l'adoption des Merchant Shipping Acts a considérablement modifié à partir de 1854 l'étendue et la nature de la juridiction de la Haute Cour d'Amirauté, des cours de vice-amirauté et de leurs successeurs respectifs; au Canada la Loi sur la marine marchande, vu sa portée identique, a eu le même effet et constitue une source secondaire de la compétence

622. Supra p. 6.

622 A. Ce n'est que le 20 octobre 1978 que cette convention fut dénoncée par le Canada et remplacée par un mécanisme de consultation de caractère informel.

d'amirauté. Dans cette loi le tribunal maritime canadien est désigné par l'expression "Cour d'Amirauté" ainsi que le reflète l'article 2 d'interprétation; l'Annexe B de la Loi sur la Cour fédérale y a apporté les modifications nécessaires pour désigner non plus la Cour de l'Echiquier du Canada, mais bien la Cour fédérale du Canada.

Certains articles confèrent une compétence en amirauté qui s'apparente à divers degrés à celle que la cour possède déjà en matière civile en vertu de sa loi constituante. On en distingue deux catégories: dans la première, assimilable aux compétences originales énumérées, le législateur réfère expressément à d'autres pouvoirs que détient déjà le tribunal en vertu de sa compétence originale alors que dans la seconde il attribue une compétence d'un caractère nouveau.

Par ailleurs à l'occasion la Cour d'Amirauté détient une compétence extraordinaire en matière pénale et pourra agir même à titre de juridiction d'appel.

Section 2: Loi canadienne sur les prises.

Traditionnellement en Angleterre la juridiction en matière de prises, consacrée à la distribution des biens saisis en mer aux mains de l'ennemi lors d'un conflit armé, fut assignée à l'organisme judiciaire de l'amirauté à cause de sa familiarité tant avec l'application de principes de droit international qu'avec le particularisme des activités maritimes. Cet état de fait a depuis lors porté les juristes à juxtaposer

leurs fonctions bien qu'en substance l'une et l'autre soient bien distinctes. Cette tradition fut scrupuleusement observée au Canada lorsque en 1945 la Cour de l'Echiquier acquit un tel titre en vertu de la Loi canadienne sur les prises (623); aujourd'hui, suite à la réorganisation judiciaire fédérale, c'est à la Cour fédérale qu'appartiennent ces attributions (624). Quant à la nature de cette compétence, elle ne subit aucune modification et doit continuer à être exercée en substance comme celle de la Haute Cour de Justice en Angleterre ainsi que le prescrit l'article 5:

5.(1) Sous réserve du présent article, la Cour doit connaître de toute forme de capture, saisie, prise ou reprise de navires, aéronefs ou marchandises, effectuée sous l'autorité de la Majesté du chef du Canada, et elle procède judiciairement en l'espèce. Elle doit étudier et juger cette capture, saisie, prise ou reprise et, conformément au Règlement d'amirauté et au droit international, adjuger et condamner les navires, aéronefs ou marchandises qui appartiennent à un pays ennemi ou aux citoyens ou sujets de ce dernier ou à toute autre personne habitant quelque région, territoire ou possession d'un pays ennemi, ou qui sont autrement condamnables comme prises.

(2) Sous réserve des décrets rendus ou des règlements édictés en vertu de la présente loi et tant qu'il n'y a pas été autrement pourvu sous le régime d'une autre loi du Parlement du Canada, toutes les lois édictées par le Parlement du Royaume-Uni, et tous leurs décrets, règlements ou règles d'exécution, en vigueur dans le Royaume-Uni, le 10 septembre, 1939, touchant les navires, aéronefs ou marchandises saisis comme prises sous l'autorité de Sa Majesté du chef du Royaume-Uni, et dans les limites ou conduits dans les

623. 1952 S.R.C., c. 28, art. 3.

624. Id., art. 3 tel que modifié par l'Annexe B de la Loi sur la Cour fédérale.

limites de ce dernier ou de ses eaux territoriales, et touchant les questions relatives à leur capture, ou autrement en ce qui les concerne comme prises, s'appliquant au Canada et en deviennent la loi, mutatis, mutandis, quant aux navires, aéronefs ou marchandises saisis comme prises sous l'autorité de Sa Majesté du chef du Canada et dans les limites ou conduits dans les limites de ce dernier ou de ses eaux territoriales, et quant aux questions relatives à leur capture, ou autrement en ce qui les concerne comme prises. Sous réserve de ce qui précède, la Cour exerce sa juridiction de prise à l'égard des mêmes personnes, matières et choses, de la même manière et avec une autorité semblable, et dans une mesure aussi complète, quant aux navires, aéronefs ou marchandises mentionnés en dernier lieu, que la Haute Cour de Justice en Angleterre pouvait le faire, à ladite date, pour les navires, aéronefs ou marchandises indiqués en premier lieu.

Le lecteur aura tôt fait de remarquer que la tâche à laquelle s'est appliqué le Parlement afin de canadianiser par le biais de la Loi sur la Cour fédérale ses institutions maritimes n'a point trouvé son reflet dans ce texte dont la technique rédactionnelle s'apparente à celle de l'article 18 de l'ancienne Loi sur l'Amirauté.

Dans le contexte juridique actuel, il n'apparaîtrait certainement pas judicieux de modifier d'une façon substantielle la nature de cette juridiction pas plus que le contenu de ce droit particulier, car depuis déjà un siècle et demi les principes qui furent élaborés par les juridictions des prises britanniques ont su se mériter une renommée et inspirer l'admiration de plus d'un Etat (625). Si des changements devaient

être envisagés par le Parlement canadien, ils ne devraient certes affecter en définitive que la forme plutôt que le fond de cette législation et certaines questions d'un intérêt mineur, mais certainement pas ses principes fondamentaux; la préservation de la plus grande universalité possible de ce droit porterait sans doute le législateur à agir suivant cette perspective.

Titre 3: Système judiciaire canadien en matière maritime.

Suite à l'acquisition de son autonomie législative et malgré les engagements qu'il a pu contracter à pareille date, le Canada s'est quand même doté d'institutions qui, en matière de juridiction maritime, lui étaient propres. En quoi devait donc consister cette organisation judiciaire? C'est ce qui retiendra notre attention en un premier chapitre pour ensuite mettre en évidence les caractères distinctifs des attributs de ces tribunaux. Finalement nous les situerons dans le système judiciaire canadien tout entier pour déceler le caractère concurrent ou exclusif de leur compétence.

Chapitre 1: Organisation des tribunaux maritimes depuis 1934.

Le Parlement canadien, ainsi que nous l'avons déjà souligné, a adopté deux législations substantielles en cette matière au cours des quarante dernières années; la première érigeait la Cour de l'Echiquier du Canada en juridiction d'amirauté tandis que la seconde en faisait une compétence particulière de la nouvelle Cour fédérale. Chacun de ces régimes fera l'objet d'une étude particulière, après avoir émis quelques considérations générales sur ces organismes.

Section 1: Considérations générales.

Depuis déjà quelques moments que les tribunaux maritimes retiennent l'attention, il serait peut-être maintenant propice de s'interroger sur l'utilité et la nécessité de telles juridictions, et de déceler, suivant cette perspective, les choix qui s'offraient au Parlement du Canada dans la mise sur pied d'une juridiction d'amirauté.

Paragraphe 1: De l'utilité et de la nécessité de telles juridictions.

Historiquement l'activité maritime joua un rôle prépondérant pour les pays dans l'acquisition du titre de puissance commerciale et militaire, ou pour procurer la prospérité à leur population. En effet les voies maritimes demeurèrent les plus propices aux échanges commerciaux internationaux et la conquête de nouveaux territoires ou partenaires commerciaux. La France, l'Espagne et l'Angleterre en ont fourni à tour de rôle la preuve indéniable au cours des derniers siècles. Ces Etats, et bien d'autres, de même que leurs armateurs recherchaient donc une exploitation maritime rentable qui n'était possible qu'avec des partenaires soucieux de tels objectifs (626); tous devaient donc pouvoir offrir une solution rapide et équitable aux inévitables litiges survenant au cours de l'exercice de telles activités économiques à caractère international. Pour ce faire on mettait donc à leur disposition des organismes judiciaires spécialisés, capables d'intervenir d'une façon prompte et efficace en plus d'être en mesure d'émettre

des jugements conformes aux us et coutumes communs à leur art. C'est de cette réalité de toujours que naquit l'utilité et la nécessité de juridictions maritimes aux carrefours commerciaux: leur appellation et organisation pouvaient varier suivant les états et les époques, mais elles étaient toutes conçues en fonction de ces objectifs et priorités.

Aucours des temps modernes, malgré les transformations substantielles qui se sont opérées tant dans la nature des puissances économiques et militaires mondiales que dans les moyens de transport, l'activité maritime est demeurée très fébrile. L'aéronautique ne s'est point implantée en monopole dans le domaine du transport international des marchandises; pour maintes raisons dont la principale est certes son coût plus modique, le secteur maritime jouit d'un quasi monopole du marché. Quant à certains états, s'ils ont négligé pour un temps l'organisation de leur force navale, c'est à tort puisqu'ils doivent aujourd'hui y consacrer plus d'efforts (627). Les armateurs pour leur part, plongés dans un atmosphère de concurrence plus vive, demeurent motivés par les mêmes impératifs qu'autrefois. Quant aux relations commerciales, elles se sont multipliées en nombres et en volume, augmentant ainsi la possibilité de litiges d'une nature d'autant plus complexe que les techniques de transport maritime et les transactions

627. ZUMWALT Jr., Elmo, Face au défi naval soviétique, Sélection du Reader's Digest, Avril 1972, p. 100, et Le défi aux puissances navales classiques, quotidien Le Droit, 9 février 1971.

commerciales devenaient elles-mêmes plus sophistiquées. Dans ce contexte les juridictions maritimes ne se sont pas avérées superflues; peut-être plus qu'autrefois constituent-elles un rouage essentiel à ces activités économiques vu les instruments dont elles se sont graduellement dotées et l'expérience qu'elles ont acquise pour juger de situations variées. Ne répondent-elles pas dans notre ère moderne à la nécessité de la spécialisation des tâches? Pour le constater il ne s'agit que de se référer aux récentes législations dont elles ont fait l'objet en Angleterre (628) et au Canada (629); dans ces deux cas les autorités concernées ont ressenti le besoin d'étendre leurs compétences et de les doter de pouvoirs additionnels. En conséquence il ne faudrait surtout pas les considérer comme des institutions archaïques dont le seul titre de noblesse serait la tradition; de nouveaux impératifs exigent peut-être une modification de leur structure et mode de fonctionnement, mais certes pas leur abolition.

Paragraphe 2: Possibles solutions canadiennes.

Trois alternatives s'offraient à l'autorité fédérale en vue d'ériger une juridiction maritime civile au Canada.

La première était la création d'un tribunal particulier dont la compétence serait exclusive et spécialisée dans les affaires maritimes; quant à la seconde, elle consistait dans l'utilisation d'une structure judiciaire fédérale déjà existante.

628. : Supra n. 558.

629. Supra n. 539.

Enfin, en vertu d'un principe constitutionnel établi, le Parlement du Canada pouvait assigner cette compétence particulière à des cours provinciales:

L'AABN, tel qu'interprété par les tribunaux, a posé deux importantes exceptions à la compétence "exclusive" des législatures de déterminer la juridiction de leurs cours provinciales.

Une de ses exceptions sera étudiée dans la deuxième partie de notre travail: le Parlement possède le pouvoir d'obliger, expressément ou implicitement, les cours provinciales à juger les différends relatifs à l'application des lois fédérales. (630)

Aussi le choix de la structure la plus appropriée devait-il s'effectuer en considération d'objectifs tels que l'efficacité et la promptitude à solutionner les litiges de cette nature de même que le coût de ces services publics. Il ne fallait pas négliger d'autre part le fait de l'existence d'une cour déjà familière avec ce domaine juridique, soit la Cour de l'Echiquier du Canada qui depuis 1891 agissait à titre de Cour coloniale d'amirauté en vertu de pouvoirs délégués par le Parlement de Westminster l'année précédente.

Le législateur canadien, certes inspiré par les débats des conférences impériales, opta donc au début pour le statut quo en maintenant le statut de juridiction maritime de son tribunal de première instance.

Section 2: Cour de l'Echiquier du Canada en sa juridiction d'amirauté (1934-1970).

Le 28 juin 1934 fut sanctionnée par le gouverneur

général la première loi canadienne autonome en vue de l'organisation d'une juridiction maritime pour tout le Canada; cette Loi sur l'Amirauté (631) dont la mise en vigueur fut retardée au premier août 1936 (632), maintenait dans ses attributions la Cour de l'Echiquier du Canada. Cependant en cette qualité ce tribunal détenait un statut propre et autonome, ce qui retiendra tout d'abord l'attention; par la suite son organisation territoriale et hiérarchique sera analysée.

Paragraphe 1: Statut propre et autonome.

Tout d'abord il va de soi qu'en vertu de sa loi générale d'organisation (633), la Cour de l'Echiquier du Canada ne détenait à pareille date aucune compétence en matière maritime et que seule la Loi sur l'Amirauté l'habilitait dorénavant à agir à titre de juridiction d'amirauté. Par ailleurs cette dernière législation ne lui conférait pas seulement une compétence additionnelle, mais prévoyait une organisation tout à fait particulière pour l'exercice de ses nouveaux pouvoirs en plus d'en réglementer la teneur. Les articles 3 à 10 inclusivement, groupés sous le titre "Constitution de la Cour", en déterminaient la composition alors que les deux suivants instituaient une organisation territoriale inusitée; l'étendue de ses prérogatives de même que son mode de fonctionnement étaient plus spécifiquement élaborés aux article 19 et suivants sous le titre "Pratique et Procédure".

631. Supra n. 510.

632. Proclamation du 1er mars 1935, Gazette du Canada, No. 34, Vol. LXVIII, p. 1731.

633. Loi sur la Cour de l'Echiquier, 1927 S.R.C., c. 34.

Bref cette loi dotait l'organisme original de la Cour de l'Echiquier d'une seconde nature distincte de celle qu'elle détenait déjà, mais en agissant de la sorte, l'intention du législateur apparaît néanmoins d'avoir voulu qu'on se servit de certains de ses fonctionnaires et de l'organisation matérielle déjà en place.

Cette constatation, se dégage clairement des propos du juge Smith dans Savoy Shipping Ltd. v. Quebec Hydro-Electric Commission and Lucien Blouin:

The Admiralty Court, although constituted as that part of the Exchequer Court having jurisdiction in Admiralty matters, is given a jurisdiction which is different and distinct from that vested in the Exchequer Court by the Exchequer Court Act. - (634)

La lecture minutieuse de la Loi sur l'Amirauté révèle encore plus clairement ce statut propre et autonome de la Cour agissant en qualité de juridiction d'amirauté puisque seuls quelques articles réfèrent à la Loi sur la Cour de l'Echiquier sur des questions de fonctionnement telles l'émission des brefs d'exécution d'une province à une autre (Article 27), les personnes autorisées à faire prêter serment (Article 29) et le processus des appels (Articles 32 et 33). Par conséquent il faut considérer cette pièce législative comme un tout et ne référer à d'autres lois que lorsque le texte lui-même l'autorise.

Paragraphe 2: Organisation territoriale.

Une organisation territoriale tout à fait particulière

fut envisagée pour l'administration de la Loi sur l'Amirauté, laquelle ressemblait à plusieurs égards à celle prévue par la précédente Loi d'amirauté de 1891.

Tout d'abord le paragraphe 3(2) édictait comment cette juridiction devait opérer au niveau national:

Le président et les juges puînés de la Cour de l'Echiquier possèdent et exercent dans tout le Canada la juridiction d'amirauté de la Cour.

Ensuite l'article 11 autorisait le gouverneur en conseil à constituer une partie quelconque du Canada en district d'amirauté et d'y établir une greffe de la Cour de l'Echiquier en sa juridiction d'amirauté afin de permettre la solution des litiges à un niveau régional (635). Quant à la disposition suivante, elle créait six districts d'amirauté provisoires correspondant aux territoires des provinces de Québec, d'Ontario, de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau Brunswick et de l'Ile du Prince Edouard avec greffe dans leur capitale respective, sauf dans le premier cas où il en existait un second dans la cité de Montréal (636). Des règles spéciales s'appliquaient aussi pour qu'on ne disposa point d'une même action dans deux greffes distincts de district d'amirauté (articles

635. En fait et en droit, le district constituait "The Territorial extent of the Jurisdiction of the court in trying actions", alors que le greffe était "the local place for recording the judicial action and proceeding of the court of the district"; cf. The Ship Norwald, 1908-11 R.C.E. 320, aux pp. 321-322.

636. Bien qu'il exista deux greffes comme sous le régime précédent (1891-1934), le province de Québec ne constituait à elle seule qu'un district d'amirauté; cf. The S.S. Gaspésien, 1906 R.C.E. 220.

20(2) et 21); ces districts d'amirauté déjà énumérés n'ayant jamais fait l'objet de modifications de la part du gouverneur en conseil, ils acquérèrent donc un statut permanent. Vint s'ajouter toutefois celui de Terre-Neuve avec greffe à St-Jean par suite de l'entrée de cette province dans la confédération canadienne (637) en 1949. La Loi sur l'Amirauté y devint en vigueur le 16 mai de la même année (638), mais le gouverneur en conseil n'émit un décret à cet effet que le 19 mai 1949 (639) lequel fut publié dans la Gazette du Canada le 21 mai 1949 (640).

Cette organisation de caractère quasi-provincial était présidée soit par un juge de district en amirauté (Article 4), soit au besoin par un juge adjoint (Article 7) ou subrogé (Article 8); il appert avoir été de coutume de nommer à ces postes des juges de cours provinciales (641). Ils étaient assistés dans l'exercice de leurs fonctions de registraires et prévôts d'amirauté (Article 13). Tous ces officiers, y compris les juges, ne détenaient donc qu'une autorité territoriale restreinte (642) à la différence de ceux de l'organi-

637. 13 Georges VI, c. 1 (IMP).

638. Newfoundland Gazette Extraordinary, 26 mai 1949.

639. P.C. 2330; SOR/DORS 49-176.

640. La Gazette du Canada, Partie 1, 21 mai 1949, p. 1956.

641. Propos du professeur Garry D. Watson devant le Comité permanent de la justice et des questions juridiques de la Chambre des Communes, le 14 mai 1970, 2^{ième} session, 28^{ième} législature, (1969-70), No. 28, p. 12.

642. -Supra n. 551. Observation de Arthur J. Meagher dans un rapport de la section de droit maritime du Barreau canadien intitulé "The Revision of the Admiralty Act" (1955).

sation centrale dont la validité des actes s'étendait à tout le territoire canadien. Aussi pour que leurs brefs d'exécution puissent être valides dans une autre province, une copie du jugement devait-il être produit au greffe central de la Cour de l'Echiquier à Ottawa, auquel cas le registraire pouvait agir selon les pouvoirs qui lui appartenaient en vertu de la Loi sur la Cour de l'Echiquier (article 27); cependant le texte de loi ne soufflait mot d'une situation semblable qui aurait pu survenir autrement que dans une province, soit par exemple au Yukon ou dans les territoires du Nord Ouest.

Dans les provinces ou territoires non constitués en district d'amirauté, les procédures devaient donc être obligatoirement initiées au greffe central de la Cour de l'Echiquier (643). Le texte législatif ne contenait aucune règle précise pour régir le lieu d'introduction des actions, mais certains principes s'en sont dégagés au cours de ses nombreuses années d'application. C'est ainsi par exemple, qu'en vertu de l'article 3 de portée générale, une action pouvait originairement être intentée en tout temps au greffe central et décidée par le président ou un des juges puînés de la Cour de l'Echiquier. Quant aux conditions d'introduction d'une action devant un greffe quelconque de district d'amirauté, les 6 cas prévus par l'article 20 n'étaient point exhaustifs sur le sujet, mais

643. Cette distinction s'impose vu la confusion qui a pu exister à l'égard du rôle du greffe central de la Cour de l'Echiquier en sa juridiction d'amirauté; cf. The Ship Panaghia, 1960 R.C.E. 499; à la p. 503.

plutôt indicatif, vu l'utilisation du verbe "peut" à son tout début et l'interprétation jurisprudentielle qui en est découlée:

I am accordingly of the opinion that S.20 of the present Act is not exhaustive on the question of when actions within the jurisdiction outlined in S.18 may be instituted in a registry and that, even if it be regarded as compulsory so far as it goes, it does not restrict the exercise of the jurisdiction to the situation therein set out but merely states certain instances wherein a statutory right is specially given to commence the proceedings in such district, leaving unprescribed the registry in which actions over which the Court has jurisdiction but not falling within any of its clauses may be instituted. (644)

Paragraphe 3: Structure hiérarchique.

La description de l'organisation territoriale démontre qu'une action judiciaire pouvait débiter en première instance soit au greffe central, soit dans certains cas dont ceux énumérés au paragraphe 20(1), au greffe d'un district d'amirauté. D'une façon générale ce choix s'offrait constamment aux demandeurs qui s'adressaient à des défendeurs, ou à leurs biens, qui se situaient dans une des provinces jouissant d'une activité maritime et qui était constituée en district d'amirauté. Cette organisation peu commune affectait d'autant la structure hiérarchique de la Cour.

Concernant la possibilité d'en appeler d'un jugement, définitif ou interlocutoire, d'un juge de district en amirauté, voici ce qu'établissait l'article 32:

644. Id., p. 506.

32. (1) D'un jugement définitif d'un juge de district en amirauté, appel peut être interjeté
- a) à la Cour de l'Echiquier; ou
 - b) directement à la Cour suprême du Canada sous réserve des dispositions de la Loi sur la Cour de l'Echiquier relatives aux appels.

(2) Après qu'un cautionnement pour frais a été fourni, et sous réserve des prescriptions établies par les règles et ordonnances générales, il peut être interjeté appel à la Cour de l'Echiquier, avec l'autorisation d'un juge de la Cour de l'Echiquier ou d'un juge de district, de tout arrêt ou ordonnance interlocutoire de ce juge de district.

D'autre part, sous réserve des dispositions de la Loi sur la Cour de l'Echiquier concernant les appels, un recours existait à la Cour suprême du Canada à l'encontre d'une décision d'un juge de la Cour de l'Echiquier siégeant soit en première instance, soit en appel (Article 33).

La pratique la plus usuelle semble avoir été d'initier dans la mesure du possible une action dans un district d'amirauté et d'éventuellement en appeler à la Cour de l'Echiquier, évitant de la sorte de trop longues et coûteuses procédures; ce n'est que dans des cas très exceptionnels et d'une extrême importance que le plus haut tribunal canadien fut invité à statuer sur des litiges de nature maritime. Me Burchell a d'ailleurs déjà fait remarquer qu'il n'était pas souhaitable de permettre un recours hiérarchique aussi élevé vu laisse-t-il entendre le manque de spécialisation des juges de la Cour suprême du Canada en cette matière (645). Nous ne

nous permettons pas de nous prononcer sur le bien fondé d'une telle allégation, mais éviter de longs et fastidieux procès dont l'issu est incertain semble avoir toujours été une des règles du commerce maritime.

Section 3: Cour fédérale du Canada (1971-).

La Loi sur la Cour fédérale, sanctionnée le 3 décembre 1970 mais dont la mise en vigueur fut retardée au premier juin 1971 par suite de la proclamation du 17 mai 1971 (646) émise en conformité de l'article 65, réalisa une transformation d'envergure en matière de juridiction maritime. Le premier paragraphe sera donc consacré à l'analyse de la nouvelle organisation territoriale tandis que le second en décrira la structure hiérarchique.

Paragraphe 1: Organisation territoriale:

Suite à cette réforme, il n'existe dorénavant aucune organisation territoriale particulière pour l'expédition des affaires maritimes mais bien une organisation unique pour tous les genres de litiges qui peuvent être portés à son attention.

En vertu du premier paragraphe de l'article 14 de la Loi sur la Cour fédérale,

Il est établi un greffe de la Cour comprenant un bureau principal de la Cour situé à Ottawa et les autres bureaux qui peuvent être établis par les Règles.

646. Il y eut trois publications de cette proclamation dans la Gazette du Canada; cf. Partie I, p. 1317 pour la première du 22 mai, p. 1362 pour celle du 29 mai et p. 1403 pour la dernière du 5 juin 1971.

La règle 200(4) de la partie II des Règles de la Cour fédérale consacrée à l'administration maintient en existence les quatre bureaux locaux de Montréal, Toronto, Vancouver et Halifax; d'autres bureaux sont établis dans les villes de Calgary et Edmonton en Alberta, de Regina et Saskatoon au Saskatchewan, de Winnipeg au Manitoba, de Québec dans la province du même nom, de Fredericton au Nouveau-Brunswick, de Charlottetown dans l'Ile du Prince Edouard, et de St-Jean à Terre-Neuve à compter d'une date à être fixée par ordonnance de la Cour. Suivant l'article 14 de la loi, tous ces bureaux constituent le "greffe de la Cour".

Il est ailleurs statué à l'article 5 que la Cour fédérale du Canada est composée des juges suivants: un juge en chef, un juge en chef adjoint et au plus dix autres juges, certains d'entre eux faisant partie soit de plein droit, soit en vertu de leur commission, de l'une ou des deux divisions de la Cour qui sont la Division d'appel et la Division de première instance (Article 4).

Sous réserve des Règles, l'expédition des affaires de la Cour peut être assurée en tout temps et en tout lieu du Canada par tout juge de la Division de première instance, et lorsqu'il siège ainsi, il constitue la Cour (Article 15(1)).

Quant à l'étendue de la validité des ordonnances de la Cour, voici comment en dispose l'article 55(1):

55(1) Les ordonnances de la Cour ont force de loi dans tout le Canada.

Les brefs de la Cour sont exécutoires dans tout le Canada, y compris ses eaux territoriales, et en tout autre lieu où la législation adoptée par le Parlement du Canada a été rendue applicable.

Selon la Règle 400, chaque action est intentée par le dépôt d'un acte introductif d'instance qui peut porter le titre de déclaration ou "statement of claim", mais ainsi que le spécifie la Règle 200(6), cette pièce de procédure pourra être déposée au bureau du greffe à Ottawa ou à l'un des bureaux locaux précités, le tout demeurant vraisemblablement au choix du demandeur. C'est la Cour qui, par ordonnance, pourra fixer les temps et lieu de l'instruction ou de l'audition (Règle 483(1)) après qu'une demande, commune ou individuelle, lui aura été présentée à cet effet par les parties (Règles 483(3), (4) et (5)); cependant l'article 15(3) de la loi autorise que toute partie de l'instruction d'une question puisse se tenir en des endroits différents.

Le législateur a donc prévu pour toutes les activités de sa cour fédérale une organisation territoriale simplifiée qui tranche avec celle qui prévalait antérieurement en matière d'amirauté; elle se rapproche néanmoins de celle qui régissait la Cour de l'Echiquier du Canada en vertu de sa loi générale d'organisation. Toutes ces nouvelles dispositions contribuent aussi bien à faciliter l'accessibilité à ce tribunal qu'à rendre plus flexible son mode de fonctionnement. En matière maritime ce changement s'avérera certes des plus bénéfiques vu l'élimination des règles particulières concernant le lieu d'introduction des actions et la com-

pétence territoriale restreinte des officiers rattachés à l'organisation des districts d'amirauté.

Paragraphe 2: Structure hiérarchique:

En matière maritime, les changements opérés par la réforme de 1971 affectent autant la structure hiérarchique de la Cour que son organisation. Il n'existe dorénavant plus un choix alternatif pour débiter des procédures, pas plus qu'un choix dans le processus d'appel; toutes les actions relevant de la compétence de ce tribunal devront à l'avenir suivre le même cheminement. Ces conséquences découlent de la nouvelle structure bicamérale de la Cour fédérale du Canada (647).

1. Jurisdiction de première instance.

La compétence de la Division de première instance est déterminée aux articles 17 à 26 inclusivement; ce sont cependant les articles 22 et 26 qui revêtent à nos yeux une importance majeure puisque tous deux permettent d'en déterminer l'étendue et la nature en matière maritime. A ceux-ci, il faudra par ailleurs joindre les articles 30 et 46(1)(c) consacrés respectivement aux compétences de la Division d'appel et aux pouvoirs délégués des juges de la cour, car ils en complètent la description.

L'article 22, certes le plus important en cette matière, assigne d'une façon générale à la Division de première instance toute la compétence civile en matière maritime; le premier para-

647. CARRIER, D., et VERGE, P., Loi concernant la Cour fédérale du Canada, (1971) 12 C. de D. 207, à la p. 208.

graphe en établit le principe fondamental tandis que les deux suivants en explicitent le contenu.

Pour découvrir par la suite quelle division exercera une compétence maritime particulière conférée par d'autres lois que celle d'organisation, telles la Loi sur la marine marchande du Canada et la Loi canadienne sur les prises, il faut recourir à trois articles différents qui établissent les principes suivants:

- 26.(1) La Division de première instance a compétence en première instance sur toute question pour laquelle une loi du Parlement du Canada a donné compétence à la Cour fédérale, désignée sous son nouveau ou sous son ancien nom, à l'exception des questions expressément réservées à la Cour d'appel.
 - (2) Nonobstant le paragraphe (1), les Règles peuvent transférer à la Cour d'appel la compétence pour entendre et juger en première instance une catégorie spécifiée de questions à laquelle s'applique ce paragraphe.
-
- 30.(1) La Cour d'appel a compétence exclusive pour entendre et juger tous les appels qui peuvent, en vertu de quelque loi du Parlement du Canada, sauf la Loi de l'impôt sur les biens transmis par décès et la Loi sur la citoyenneté canadienne, être interjetés devant la Cour fédérale.
 - (2) Nonobstant le paragraphe (1), les Règles peuvent transférer à la Division de première instance la compétence de la Cour d'appel pour entendre et juger d'une catégorie particulière d'appels.
-
- 46.(1) Sous réserve de l'approbation du gouverneur en conseil, et, en outre, du paragraphe (4), les juges de la Cour peuvent, quant il y a lieu, établir des règles et ordonnances générales qui ne sont incompatibles ni avec la présente loi ni avec aucune autre loi du Parlement du Canada,
 - a) ...
 - b) ...
 - c) ... pour la bonne application de toute loi par laquelle ou sous le régime de laquelle une compétence est conférée à la Cour ou à une division ou à un juge de cette dernière

relativement aux procédures devant elle; et pour la réalisation des objets d'une telle loi et de l'intention du législateur, et notamment, sans restreindre la portée générale de ce qui précède, une règle déclarant qu'une compétence conférée à la Cour ou à un juge est censée avoir été conférée à la division de la Cour y indiquée;

Il découle de ces dispositions que toute compétence qui en vertu des deux lois précitées a été assignée en termes génériques à la Cour fédérale et ne constitue pas l'exercice d'un droit d'appel, appartient à la Division de première instance; dans le cas contraire, c'est à la Division d'appel qu'il faut s'adresser. Cependant dans ces deux cas les Règles pourront en disposer autrement, ou même déclarer qu'elle fut l'intention originale du législateur. Jusqu'à ce jour ces pouvoirs délégués furent utilisés à deux reprises, constituant d'une part une règle déclaratoire et d'autre part modificatrice.

La première concerne l'action dite en limitation de responsabilité prévue par l'article 648 de la Loi sur la Marine marchande du Canada qui fit l'objet d'un amendement à l'annexe B de la Loi sur la Cour fédérale; la Règle 1011, adoptée en vertu de l'article 46(1)(c), déclare que les pouvoirs ainsi assignés à la Cour d'amirauté seront exercés par la Division de première instance. La seconde, une exception au principe général concerne l'article 458 de la Loi sur la marine marchande du Canada qui permet un appel d'une décision sur l'état de navigabilité d'un navire. Alors que théoriquement ce recours devrait être

adressé à la Division d'appel puisqu'il s'agit de l'exercice d'un droit d'appel, la règle 1015 l'assigne à la Division de première instance.

2. Juridiction d'appel.

suite à l'étude de la juridiction dite initiale de chacune de ces deux divisions, il importe maintenant de connaître les voies de recours qui existent à l'encontre de leurs décisions respectives.

L'article 27(1) statue ainsi au sujet des appels des jugements de la Division de première instance:

27(1)

Il peut être interjeté appel, devant la Cour d'appel fédérale,

- (a) d'un jugement final,
- (b) d'un jugement sur une question de droit rendu avant l'instruction ou,
- (c) d'un jugement interlocutoire, de la division de première instance.

Par ailleurs le législateur autorise un recours ultime à la Cour Suprême du Canada à l'encontre d'une décision de la Cour d'appel fédérale dans les trois cas suivants:

- 1) d'une façon générale lorsqu'il s'agit de trancher une question qui n'en est pas une uniquement de fait et dont la valeur de la matière en litige excède \$10,000.00 (article 31(1));
- 2) lorsque la Cour d'appel elle-même autorise ce recours (article 31(2));
- 3) lorsque la Cour suprême elle-même estime, étant donné l'importance de l'affaire pour le public, l'importance des questions de droit ou des questions mixtes de droit et de fait qu'elle comporte, ou sa nature ou son importance à tout autre égard, qu'elle devrait en être saisie et lorsqu'elle accorde dès lors l'autorisation d'interjeter appel de ce jugement. (647a)

647a. Article 31(3) tel que modifié par l'article 9 de la Loi modifiant la Loi sur la Cour suprême et modifiant en conséquence la Loi sur la Cour fédérale; 1974 S.C. c. 18.

Telle est donc la nouvelle structure hiérarchique qui détermine de même le cheminement possible que devra observer toute action judiciaire pour parvenir à un règlement définitif.

Chapitre 2: Caractères distinctifs des juridictions maritimes.

Les juridictions maritimes furent de tout temps considérées comme des institutions très particulières et ont toujours grandement intrigué les juristes. Puisqu'il est généralement admis que cela tient surtout au droit qui y est sanctionné et à la procédure dont ils font usage, il s'avérera donc intéressant de tenter d'en déterminer la nature exacte. Même en se limitant à la recherche des principes moteurs afin de ne point anticiper de la matière dont feront l'objet le prochain titre et la seconde partie, le tout devrait néanmoins contribuer à une meilleure compréhension du rôle de ces organismes.

Section 1: Le droit sanctionné.

Les tribunaux d'amirauté canadiens évoluant dans le sillon de ceux d'Angleterre, c'est par conséquent l'opinion qui prévalut à l'égard de ces derniers à laquelle nous nous attarderons en tout premier lieu; suite à ces remarques, nous tenterons de déterminer le sort qui fut réservé à cette tradition au Canada.

Paragraphe 1: En Angleterre.

Ainsi que la partie historique en fait foi, le rôle

que joua à l'origine la Haute Cour d'Amirauté différa grandement de celui de toute autre institution judiciaire anglaise; elle s'afficha comme l'unique émissaire chargé d'appliquer, soit en matière commerciale ou maritime, les principes de droit civil d'inspiration continentale tandis que ses partenaires insulaires étaient à sculpter ceux de common law". Les propos suivants de Lord Phillimore dans The Marlborough Hill en 1921, à titre de membre du Conseil Privé, sont particulièrement illustratifs à ce sujet:

Admiralty jurisdiction originated with civil law, and never lost all touch and connection with it. Its procedure was malleable and adaptable. (648)

Vers la fin du XVIII^{ème} siècle, les tribunaux de droit commun avaient déjà réussi à lui soutirer presque toute sa compétence en matière commerciale et restreignit considérablement celle en matière maritime (649). Aussi dut-elle se confiner à trancher des litiges de nature mixte, commerciale et maritime, pour ne point dire strictement maritime, selon les principes particuliers qui avaient toujours fait son originalité. Quelle mission lui échoyait donc à ce titre? Était-ce la sanction du droit municipal ou étranger, ou même international, en se rappelant bien qu'il n'existait pas à pareille époque un code maritime anglais, mais plutôt des législations éparses?

Bien qu'en 1834 Sir John Nicholl affirmait dans The Girolamo (650) que "The Instance Court of Admiralty is

648. 1921 - 1 A.C., 444, à la p. 457.

649. Supra n. 574.

650. E.R. vol. 166, p. 368.

guided by the principals of international, and not by those of the municipal law", là même année il lui fut néanmoins donné d'élaborer sa pensée dans The Neptune:

The Court of Admiralty holding, as it does, the proceeds in usum jus habentium, must decide the question according to that law by which the Court is governed; for it is not competent to the Court and it has not jurisdiction to administer any other law than its own. Generally, then, the Court of Admiralty is governed by the civil law, the law marine, and law merchant, unless where those laws are controlled by the statute law of the realm, or by the authority of the Municipal Courts, which unquestionably possess a superintending power, and might restrain this Court should it ever step the just limits of its jurisdiction. If then, in any matter the Municipal Courts have prohibited the Court of Admiralty, it is bound to acquiesce not only in that individual case, but in all others where the same point arises; and thence forward the civil and maritime law, so controlled, becomes the law governing the decisions of this Court. (651)

Quelques années plus tard, soit en 1882 dans The Gaetano and Maria, la jurisprudence fit écho d'une opinion similaire:

Now the first question raised on the argument before us was what is the law which is administered in an English Court of Admiralty, whether it is English law, or whether it is that which is called the common maritime law, which is not the law of England alone, but the law of all maritime countries. About that question I have not the smallest doubt. Every Court of Admiralty is a court of the country in which it sits and to which it belongs. The law which is administered in the Admiralty Court of England is the English maritime law. It is not the ordinary municipal law of the country, but it is the law which the English Court of Admiralty either by Act of Parliament or by

reiterated decisions and traditions and principles has adopted as the English maritime law; and about that I cannot conceive that there is any doubt. It seems to me that this is what every judge in the Admiralty Court of England has promulgated (Lord Stowell and those before him, and Dr. Lushington after him), and I do not understand that the present learned judge of the Admiralty court differs in the least from them. He says that this case must be determined by the general maritime law as administered in England that is in other words by the English maritime law. (652)

En 1946, le juge Scott de la Haute Cour de Justice d'Angleterre épiloquait ainsi dans The Tolten (653) sur les diverses expressions utilisées pour décrire la nature particulière de ce droit:

The general nature of admiralty law and jurisdiction is so different in kind from that of the common law ... (p. 143).

The present jurisdiction of the Admiralty Division of the High Court is based partly on statutes but primarily and mostly on principles previously adopted by the admiralty court from the general law of the sea, observed by Western nations, instanced in early time, e.g. by the laws of Oleson, and in later times widely followed in the general practice of continental nations. It has been characteristic of English judges exercising admiralty jurisdiction as I have already said, to look to "the general law of the sea" for two allied, but distinct, purposes: first to resolve doubts on a question of English law by adopting what they believed to be the relevant rule of the "general law"; and secondly, as a principle of judicial policy in order to avoid creating divergence by our law from the general law (p. 148)

Our admiralty judges used the phrases "the general law of the sea", or "the general maritime law", or "the ordinary maritime law" to

652. (1882) 7 P.D. 137, à la p. 143.

653. 1946 P.D. 135.

describe the body of law which our admiralty court recognized as administered in all maritime countries and applied in England. (p. 150)

Plus récemment encore, Lord Diplock du Conseil Privé tenait les propos suivants dans la célèbre affaire intitulée The Tojo Maru:

What has been suggested, however, is that the "proper law" of the contract is not the internal municipal law of England but the "maritime law of the world". This contention gains some support from a passage in the judgment of the Master of the Rolls; but it is, in my view, based upon a misconception. Outside the special field of "prize" in times of hostilities there is no "maritime law of the world", as distinct from the internal municipal laws of its constituent sovereign states, that is capable of giving rise to rights or liabilities enforceable in English Courts. Because of the nature of its subject-matter and its historic derivation from sources common to many maritime nations, the internal municipal laws of different states relating to what happens on the seas may show greater similarity to one other than is to be found in laws relating to what happens upon land. But the fact that the consequences of applying to the same facts the internal municipal laws of different sovereign states would be to give rise to similar legal rights and liabilities should not mislead us into supposing that those rights or liabilities are derived from a "maritime law of the world" and not from the internal municipal law of a particular sovereign state.

The reference by the Master of the Rolls to "the maritime law of the world" cannot, I think, have been intended to do more than to point in vivid fashion to the distinction between the law which before 1875 had been administered in the Court of Admiralty and that which had been administered in the Courts of common law (and equity). The reference was followed by the citation of a sentence from a passage in the judgment of Lord Justice Brett in The Gaetano and Maria (1882) 7 P.D.

137, at p. 143, which was directed to repudiating the notion that the Court of Admiralty applied "the law of all maritime countries".

It is this supposed continuing dichotomy between two rival systems of law said to be still applicable in the Supreme Court of Judicature which underlies the ratio decidendi of all the judgments in the Court of Appeal. It has, in my view, led to error. It is well to remind ourselves in this, as in any other branch of law, that prior to the Supreme Court of Judicature Act, 1875, the development of what then became a comprehensive system of English law administered by one High Court of general jurisdiction, had been accomplished by separate Courts of common law, of Chancery, of Admiralty, and Ecclesiastical Courts. But it would be wrong to suppose that, even while the regime of separate jurisdictions continued, the developments in the separate branches of English law were unrelated to one another. Particularly after the Admiralty Court Act 1840, there were many causes of action in which the Court of Admiralty and the Courts of common law had concurrent jurisdiction. And even where the Court of Admiralty continued until 1875 to have exclusive jurisdiction, as in salvage claims, one finds developments in common concepts parallel with those taking place in Courts of common law. No Court is an island in itself. The cross-fertilisation of ideas between the Court of Admiralty and the Courts of common law may have been slower than between the Courts of common law and Chancery, because the practitioners in the Court of Admiralty were civilians and had not necessarily shared the common training of members of the Bar; but it is hardly to be supposed that Lord Stowell, a fellow member of the Middle Temple with his brother Lord Eldon, was insulated from the contemporaneous developments in equity and in the common law.

To mention Lord Stowell is in itself sufficient to remind oneself that the law of the sea administered by the Court of Admiralty underwent a transformation between his ap-

pointment to it in 1798 and the merger of the Court in the High Court of Justice in 1875. The development of English law relating to what happens on the sea did not stop then. It has not remained alone immune to the gradual changes in concepts in the general law relating to consensual obligations and to man's duty towards his neighbour which have taken place in the last 100 years. (654)

Ces diverses citations indiquent que le mandat des institutions d'amirauté britanniques était de sanctionner le "droit maritime anglais" qui se composait des principes juridiques élaborés dans la législation nationale ou au cours des âges par les tribunaux d'amirauté eux-même. Par ailleurs les sources secondaires de ce droit se retraçaient plus que fréquemment dans des principes communs aux divers pays européens ou de l'hémisphère ouest, et qui furent sculptés en divers fora au cours des siècles; dans ces circonstances on les dénommait sous le vocable générique de "droit maritime général".

La notion sous-jacente au développement de tout ce droit repose dans le concept "d'aventure maritime en haute mer" dont le navire était tout à la fois le moyen instrumental et l'objet risqué pour cette périlleuse entreprise des temps anciens:

As a preliminary to that question, I think it desirable to review briefly the broad principles and rules of maritime law from which the rule applicable to the circumstances must be deduced. That law, constituting the customs of the sea enforced

generally by the maritime states of Europe, conceived a voyaging ship to be a venture in which all interests, ownership, bond or other liens, cargo, wages and material, under the superintendence of the Master, in many cases a part owner, were committed to the risks of the voyage. (655)

Ainsi prirent forme d'une façon graduelle et par voie d'énoncés judiciaires des coutumes d'une nature fort originale qui constituaient les droits et obligations de toutes les parties impliquées dans cette entreprise; fondamentalement ces règles déterminaient les conséquences juridiques découlant des services rendus par ce navire et en contre-partie les responsabilités qui lui incombait dans l'exercice de cette tâche. Parmi les problèmes les plus fréquents citons par exemple les droits et obligations découlant du statut d'armateur, de l'engagement de l'équipage d'un navire, de sa gouverne et de son appareillage, du transport de biens, des cas de collision, remorquage et sauvetage, etc ... Les commerçants maritimes de tous les pays devaient donc pouvoir déterminer à l'avance et avec assez de certitude les conséquences possibles de ces activités d'envergure internationale; de même en cas de litige préféraient-ils se soumettre à des organismes judiciaires familiers avec leur façon d'agir et leurs engagements réciproques et en conséquence rejetaient-ils le recours aux tribunaux terrestres ordinaires peu avertis de la nature de telles activités et dont la tendance naturelle était

655. Juge Rand dans Goodwin Johnson Ltd. v. SS. (Scow)
AT 7 B No. 28 et al., 1954 - 4 D.L.R. 1, à la p. 2.

de juger de ces situations en conformité du droit national usuel fort inadapté à de telles circonstances.

Bien qu'à l'occasion certains pays aient cru utile de les codifier pour les inclure formellement dans leur législation, en substance ce droit n'en a pas perdu pour autant son caractère quasi international et universel; il est de commune renommée cependant que ce processus tend à effriter l'uniformité de leur contenu (656), notamment en raison de la rigidité d'application des règles législatives.

En Angleterre ce droit maritime traditionnellement observé par les tribunaux d'amirauté ne fit point l'objet d'une codification exhaustive, mais plusieurs législations, notamment les Merchant Shipping Acts, sont venus soit affirmer soit modifier certaines de ces règles. Aussi pour découvrir la nature intrinsèque de ce droit les juristes se réfèrent-ils avant tout aux décisions de ces organismes judiciaires qui ont su merveilleusement bien énoncer ces us, pratiques et coutumes de la mer. Vu la scrupuleuse observance dont il fit toujours l'objet, ce droit en est venu à constituer par tradition la majeure partie du droit maritime et d'amirauté britannique.

En dernière analyse, il s'avère intéressant de noter l'observation suivante des commissaires à la codification du code civil du Bas-Canada:

656. RIPERT, op. cit., t. 1, p. 86.

(L'ordonnance de Colbert, ou de la marine de 1681) a fourni en grande partie les principes de 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.
(657)

Paragraphe 2: Au Canada.

Depuis la conquête, le problème de la détermination de la nature du droit sanctionné par les juridictions maritimes fut résolu au Canada par le biais de lois d'organisation judiciaire.

En effet tout au cours du régime anglais les commissions de vice-amiral comportaient l'obligation de se comporter dans l'exercice de leurs fonctions judiciaires comme la Haute Cour d'Amirauté elle-même aurait agi en de semblables circonstances et en conséquence il fut à l'occasion également fait état du concept de "general maritime law" (658); la loi d'organisation de ces tribunaux coloniaux en 1863 n'apporta aucune modification à cette règle. Malgré l'adoption de l'Acte constitutionnel de 1867, Londres continua jusqu'à 1931 à confier à ces organismes un mandat similaire en vertu du Colonial Admiralty Act 1890:

-
657. Septième rapport des Commissaires chargés de codifier les lois du Bas-Canada; p. 225. Le tout est aussi rapporté par PINEAU, loc. cit., p. 28.
658. The Marie Victoria; STUART's V.-A. R., vol. II, p. 109.

Although the Exchequer Court in Admiralty sits in Canada it administers the Maritime Law of England in like manner as if the cause of action were being tried and disposed of in the English Court of Admiralty. (659)

Quant à déterminer le chef de compétence de la Haute Cour anglaise dont ces tribunaux coloniaux devaient s'inspirer, la décision The Ship Camosun le précise:

The jurisdiction which this court may exercise under the Statutes mentioned is the Admiralty jurisdiction and not the general or common law jurisdiction of the High Court in England. (660)

Lorsque le Parlement du Canada put jouir pleinement de ses prérogatives en ce domaine, il perpétua cette tradition: la Loi sur l'Amirauté stipulait à l'article 18 que la juridiction d'amirauté de la Cour de l'Echiquier devait s'exercer de la même manière et dans la même mesure que par la Haute Cour de Justice en Angleterre, actuel successeur de la Haute Cour d'Amirauté. Quant au juge Rand de la Cour Suprême du Canada, il émit l'observation suivante en 1954:

The law administered in the Admiralty Court is the law of the sea unless municipal legislation expressly applicable, or the limitations placed upon the Court of the Admiralty in the early days by the common law Courts, or the general principles of the law merchant conflict with it. (661)

-
659. Opinion du juge MacLennan dans The Sailing Sloop St-Rock, (1921), 21 R.C.E. 132, à la p. 135.
660. 1906 - 10 R.C. E. 349, à la p. 351.
661. Supra n. 655. Id., à la p. 7.

Le juge Cartwright de la même cour émit une décennie plus tard une opinion au même effet (662) en s'appuyant sur les propos tenus par le juge McLennan du district d'amirauté de Québec en 1921 dans The Sailing Sloop St. Rock (663), lesquels à leur tour s'inspiraient de la décision anglaise précitée The Gaetano and Maria.

Ajoutons finalement cette opinion du juge Davies de la Cour Suprême du Canada formulée au début du siècle alors qu'il commentait sur le droit dont devait prendre connaissance la Cour d'Amirauté canadienne dans l'exercice d'une juridiction pénale:

I think the Admiralty Court when exercising its jurisdiction is bound to take notice of the law of nations, and that by that law when a vessel within foreign territory commits an infraction of its laws either for the protection of its fisheries or its revenues or coasts she may be immediately pursued into the open seas beyond the territorial limits and there taken. (664)

-
662. National Gypsum Co. Inc. v. Northern Sales Ltd.; Supra n. 578, id., aux pp. 152-153.
663. Supra n. 659.
664. The North; 1906 - 37 R.C.S. 385, à la p. 394.

Quant à la nouvelle cour fédérale, elle doit voir à l'application du droit maritime canadien (article 22) qui est défini à l'article 2(b) comme le droit dont l'application relevait de la Cour de l'Echiquier du Canada en sa juridiction d'amirauté en vertu de la Loi sur l'Amirauté, compte tenu cependant des modifications que le Parlement a pu y apporter.

Cette chaîne législative a donc pour résultat effectif de perpétuer en substance au Canada l'application du droit maritime dont les juridictions d'amirauté de tradition britannique ont sanctionné et sculpté la teneur.

Cependant, bien que ces lois fédérales aient perpétué en substance l'application du droit d'amirauté britannique au Canada, il est intéressant de se demander si cette directive comporte l'obligation d'adopter intégralement les solutions proposées par les juridictions maritimes en Angleterre et qui renferment de nombreux éléments de la common law britannique, ou si elle comporte, en cas d'interférence d'éléments externes au droit maritime, l'autorisation de recourir à des notions de droit privé qui peuvent être particulières à l'une ou l'autre des provinces canadiennes. Si tel était le cas ce droit provincial pourrait-il être appliqué de plein droit par le juge ou serait-il considéré comme un droit étranger dont il faudrait plaider l'existence et même en faire la preuve?

En effet les deux lois canadiennes déjà adoptées en matière de juridiction d'amirauté ne soufflaient mot de l'observance du droit privé provincial: seule celle relative à la Cour fédérale mentionne lors de la définition du concept de "droit maritime canadien" que ce droit d'amirauté puisse être modifié par quelque loi du Parlement du Canada. L'intérêt de cette question découle surtout du fait que le droit maritime civil ne peut dans tous les cas être isolé, c'est-à-dire considéré comme un tout indépendant, mais au contraire qu'il doit se rattacher à tout un système de droit privé dont il n'est qu'un des composants.

Cette difficulté émergea d'une façon voilée dans l'affaire Mannix Ltd. v. N.M. Paterson and Sons Ltd. (665) alors que le juge Smith du district d'amirauté de Québec eut à considérer la nature des principes juridiques à être observés par le tribunal d'amirauté dans le cas d'une action en dommages découlant de l'exécution d'un contrat de transport de marchandise par eau à l'intérieur de la Province de Québec, alors même que l'entente la régissant fut conclue entre québécois au Québec. Après avoir disposé d'une objection à caractère technique à savoir le domaine d'application de l'article 2388 du Code Civil, le juge sorti habilement de l'impasse en s'appuyant sur l'allégation du défendeur à l'effet qu'en matière d'amirauté, les règles juridiques tant du système québécois qu'anglais étaient semblables, et qu'en conséquence cette

question ne revêtait qu'un caractère académique; aussi préférait-il ne point s'attarder plus longuement à ce problème:

Article 2388 Civil Code was cited on behalf of the defendant in support of the argument, that articles 2424, 2427 and 1675 CC do not apply because it is the law of England, rather than the Law of this Province, which is applicable. This proposition appears to be unfounded since article 2388 Civil Code provides clearly that it is the provisions contained in Chapter Four (relating to the Privilege and Maritime Lien upon vessels) which do not apply in cases before the Court of Vice-Admiralty. There is no such provision applicable to articles of the Civil Code other than those contained in Chapter Four. In any event the point would appear to be academic insofar as the present case is concerned, since it is conceded in the defendant's Memorandum of Authorities that "the rules under both systems of law, in admiralty matters are generally the same and that our Courts have consistently and rightly sought guidance in such matters from British jurisprudence and doctrine.

The contract of affreightment under which the defendant contracted to carry plaintiff's property was entered into in the Province of Quebec and related to a voyage within the limits of that province. In the opinion of the Court, articles 2424, 2427 and 1675 CC cited on behalf of the plaintiff, as well as the Quebec jurisprudence relating to such articles and English doctrine and jurisprudence may be considered and applied in the determination of this case. (666)

Le juge Ritchie de la Cour Suprême du Canada préféra de même au cours d'un jugement unanime éviter cette question pour les mêmes motifs:

Some question was raised in the Court below as to whether the law of Quebec or the law of England should be applied in the circumstances, but, as the learned trial judge has pointed out,

this question does not arise in the present case it having been conceded that the same rules apply under both systems of law. It follows that nothing herein contained is to be construed as deciding this question. (667)

Deux ans plus tard le juge Noël de la Cour de l'Echiquier du Canada, alors qu'il siégeait dans le même district d'amirauté, contourna une difficulté semblable et d'une façon à peu près identique; c'est-à-dire en ne spécifiant pas un droit de préséance:

As the Water Carriage of Goods Act cannot apply to the present contract of carriage of goods, it also follows that the defendant cannot, therefore, benefit from the modification of his common law absolute warranty or the duties he has under section 1675 of the Quebec Civil Code where it appears to me that the burden of the defendant is as great as the common law obligations arising in virtue of the warranty of seaworthiness. (668)

Finalement dans le navire S/S Florida (669), on se référa à la loi québécoise, mais à simple titre consultatif alors qu'elle aurait pu parfaitement disposer de la question.

L'attitude prudente des juges à ne point se prononcer formellement sur le champ d'application du droit privé provincial devant les juridictions d'amirauté montre bien la complexité de ce problème et la répugnance à ce que le contenu du droit traditionnellement observé par ces organismes soit

667. N.M. Paterson and Sons Limited and Mannix Limited, 1966 R.C.S. 180, à la p. 184.

668. Canada Steamship Lines Ltd. v. Jean-Paul Desgagné, 1967 - 2 R.C. E. 234, à la p. 244.

669. 1969 - 1 R.C. E. 299, à la p. 305.

morcelé (670) par la prise en considération de principes juridiques d'un caractère purement régional.

Un comportement identique fut d'ailleurs adopté sous le régime des cours coloniales d'amirauté dans l'affaire The Sydney Cape Breton and Montreal Steamship Co. v. The Harbour Commissioners of Montreal (671); cependant sur la question plus spécifique et moins épineuse de la capacité d'un mineur à être partie à une procédure judiciaire, on n'hésita point à recourir au code civil québécois dans The Samuel Marshall (672).

Bien que le législateur ait pu permettre dans sa loi de 1934 l'observance de règles de procédure et de pratique qui ne soient pas en tous points identiques à travers tout le Canada, telle ne semble pas toutefois avoir été son intention à l'égard du droit substantif à être sanctionné en amirauté comme en font foi les opinions de deux juges dissidents de la Cour Suprême dans l'affaire précitée de Northern Sales Ltd. and National Gypsum Co. Inc. (673). D'abord celle du juge Cartwright:

The substantive law applied by the Exchequer Court on its Admiralty side is, of course, the same throughout Canada and does not vary according to the Admiralty District in which the cause of action arises. [...]. (pp. 153-154)

670. Le juge Ritchie (supra n. 662, Id., à la p. 163) voit une dimension nationale au droit maritime sanctionné par les tribunaux d'amirauté canadiens.
671. 1913 - 15 R.C.E. 1 et 8, à la p. 10.
672. 1921 - 20 R.C.E. 299.
673. Supra n. 662.

Et ensuite celle du juge Ritchie:

It appears to me to be clear from the Admiralty Act that the substantive law to be applied by the Exchequer Court of Canada on its Admiralty side is by the very nature of the jurisdiction conferred by that statute required to be the same in the various Admiralty District Courts which have been established to exercise it. (p. 163)

Leur dissidence à notre avis n'amoindrit pas le poids de tels énoncés puisque en l'occurrence elle surgissait de l'appréciation différente à laquelle sont parvenu les juges pour déterminer s'il s'agissait d'une question de droit substantif ou de procédure; en conséquence cette décision ne saurait en son entier être caractéristique du sujet présentement à l'étude.

Si nous ajoutons à cela l'opinion d'un auteur aussi sérieux qu'Antonio Perrault alors même que les lois d'amirauté canadiennes n'ont introduit par la suite aucun principe divergent, il ressort qu'il n'y aurait au Canada devant les juridictions maritimes que peu, sinon, pas de place pour l'observance du droit privé provincial à incidence maritime:

La Cour de l'Echiquier, siégeant en amirauté, doit appliquer relativement aux causes qui lui sont soumises, en plus des lois fédérales, le droit qui régit la Haute Cour d'Angleterre, c'est-à-dire le droit maritime anglais. (674)

Le législateur, en substituant à cette loi celle sur la Cour fédérale, n'a point élucidé cette difficulté; en

674. PERRAULT, Antonio, Traité de droit commercial, Montréal, Albert Levesque, 1936, t.2, p. 575.

effet pour déterminer la nature du "droit maritime canadien" tel que défini dans la Loi sur la Cour fédérale, il est nécessaire de s'en rapporter à la précédente législation de 1934 (Article 2(b)) qui suggère un comportement identique de la part du tribunal maritime canadien à celui de la Haute Cour de Justice en Angleterre en sa juridiction d'amirauté, et ce sans autres distinctions. Cependant puisque le droit maritime ne constitue par une sphère hermétique qui ferait obstruction de toute autre notion de droit privé, il importerait donc de le situer dans un contexte juridique particulier afin de parvenir à des solutions en harmonie avec tout le système juridique canadien, y compris évidemment le droit à incidence provinciale.

Outre ces particularités qui découlent d'un partage législatif complexe des compétences en matière civile au Canada, les juridictions d'amirauté ont d'une façon générale scrupuleusement observé les principes juridiques de droit maritime qui ont guidé leurs homonymes anglais. Ce droit conserve donc tous ses traits caractéristiques et n'a subi que par quelques législations éparses des remaniements dû à des impératifs de caractère national.

Section 2: - La procédure utilisée.

Sans nous attarder indûment à la nature originale de toutes les règles procédurales qui peuvent prévaloir devant les juridictions d'amirauté, car cette étude déborderait largement les cadres de notre étude, nous en soulignerons en un

premier paragraphe les traits caractéristiques tandis que dans un second, nous verrons le statut qui leur est réservé en général au Canada. Précisons avant tout que par la notion de procédure il faut entendre ici tous ces principes juridiques qui ont jalonné l'exercice de la juridiction d'amirauté en tant que règles supplémentaires à la réalisation d'un recours basé sur le droit maritime, et non seulement ces autres règles dites de pratique dont l'objet est surtout de régir la nature des actes matériels de procédures et le comportement des parties à une telle action judiciaire.

Paragraphe 1: Nature de ces règles en général.

Autant le droit sanctionné par les tribunaux maritimes diffère du droit ordinaire, autant la procédure qu'on y observe se distingue par son particularisme. Pressés d'agir rapidement vu les impératifs de rentabilité auxquels l'exploitation maritime a toujours été soumise et efficacement parce que souvent à l'encontre ou au bénéfice de sujets d'états étrangers dont la régularité des périples pouvait être fort variable, ces juridictions se sont dotées d'instruments procéduraux adéquats pour solutionner suivant ces objectifs les litiges qui leur étaient soumis. Bien que leur appellation respective ait pu varier suivant les systèmes juridiques, leur objet demeurerait en substance identique; pour notre part nous retiendrons celle qui a accompagné le développement des cours d'amirauté britanniques. Ses deux traits les plus caractéristiques sont sans contredit l'utilisation de la procédure de l'action in rem et la nature particulière des règles de preuve qui y prévalaient.

La procédure de l'action in rem, dite "réelle" dans la version française de la nouvelle Loi sur la Cour fédérale, permet sous certaines conditions d'agir directement contre la propriété du défendeur faisant objet du litige.

Proceedings in rem are peculiar to Admiralty, and are of course only available when the res is within the jurisdiction of the Court. (675)

Bien que différente de la saisie conservatoire avant jugement qui existe dans les systèmes de droit civil (676), elle s'y apparente à certains égards afin de forcer la comparution d'un défendeur et garantir l'exécution d'un éventuel jugement. A ce sujet, Burchell affirme ce qui suit:

An action in rem gives a powerful and speedy remedy as the ship can be arrested and detained until bail is furnished to satisfy the claim. (677)

Depuis des temps immémoriaux ce fut la procédure usuelle dont aurait fait usage la Haute Cour d'Amirauté en Angleterre sans que jusqu'à tout récemment les juristes ne s'interrogent sérieusement sur sa nature et son fondement (678). Lord Watson en donna la définition et description suivante dans The Henrich Björn en 1886:

The action is in rem, that being, as I understand the term a proceeding directed against a ship or other chattel in which the plaintiff seeks either to have the res adjudged to him in property or possession, or to have it sold, under the authority of the Court, and the proceeds or part thereof, adjudged to him in satisfaction of his pecuniary claims. (679)

675. SMITH, op. cit., p. 125.

676. MORIN, loc. cit., pp. 178-179. CHAUVIN, loc. cit., pp. 91 à 99 inq

677. BURCHELL, op. cit., p. 42.

678. RYAN, loc. cit., p. 188.

679. 11 A.C. 270, à la p. 276.

La reconnaissance formelle que le législateur britannique accorda par la suite à l'organisme judiciaire de l'amirauté de faire usage de cette procédure particulière en vertu de l'article 35 de la loi de 1861, fit naître la distinction entre d'une part l'action in rem dite inhérente et d'autre celle dite statutaire, et enfin celle dite in personam:

Notwithstanding, however, that no comprehensive definition of Admiralty jurisdiction can be framed, it is possible to construct certain generalizations as to the conditions necessary for its existence. For this purpose it is necessary to observe the jurisdiction in motion, and it then appears that it has three forms of manifestation: it may give effect by a proceeding in rem, to a maritime lien which has already vested in the claimant, or it may enforce, also by a proceeding in rem, certain rights of a lower nature than maritime liens, or it may take the form of proceeding merely in personam. (680)

Aucun autre tribunal anglais ne détenait un tel pouvoir et c'est pourquoi cette procédure devint l'élément distinctif par excellence des juridictions d'amirauté; d'autres règles particulières telles celles du cautionnement pour libérer l'objet saisi (681) et du cumul des actions réelles et personnelles vinrent par la suite s'y greffer et donnèrent lieu à de nombreuses interprétations jurisprudentielles. Aussi tout cet

680. MAYERS, *op. cit.*, p. 6.

681. Le juge Audette de la Cour de l'Echiquier du Canada, siégeant en appel, affirma ce qui suit dans The Ethel O., 1916 - 16 R.C.E. 280, aux pp. 288-289: "The plaintiff in such an action, by accepting bail, or when the vessel is so released upon bail, must not be taken to be in a worse position than if the vessel, the res itself remained under or within the control of the Court. The bail or the security stands in lieu and stead of the res".

ensemble de principes procédurax contribua-t-il à sculpter un droit dont l'originalité était sans pareille jusque-là dans le système juridique britannique.

Enfin bien que la tentation soit grande de suggérer que cette procédure de l'action in rem puisse donner lieu à des abus en permettant la saisie d'un navire à l'occasion d'une exploitation maritime et commerciale paisible dans les limites d'un territoire peut-être étranger à la réclamation concernée, il fut quand même indiqué qu'elle constituait un instrument indéniable de justice pour pallier à une soustraction autrement trop facile au processus judiciaire. D'ailleurs c'est en ces termes que s'exprimaient deux juges dissidents de la Chambre des Lords dans The Atlantic Star:

Lord Morris of Barthéy-Gest:

No suggestion was advanced that it is today no longer necessary and desirable to maintain the long-standing system under which arrest can be made wherever the ship is found. If such suggestion was advanced it would not I think raise a matter for the decision of judicial authorities. The system has lasted for a very long time and is accepted and recognised. The result is that a shipowner knows that in the course of maritime commerce his ship (if a maritime lien attaches to it) may be liable to arrest in many different places. It follows that the decision as to the place of arrest will be made by someone who is to be plaintiff in the proceedings which will follow. It is natural and inevitable and, indeed, is an inherent feature of the recognised system that a plaintiff will choose the place where he considers that his legitimate interests will be best advanced. A shipowner knows this (and expects it just as a potential plaintiff knows it. If a plaintiff chooses

to sue in England and becomes enabled and entitled to sue he knows that the proceedings may be stayed but will only be stayed if they are oppressive or harassing or are brought in bad faith and for no legitimate reason. If the law of one country is more favourable than the law of another country, is a plaintiff to be criticised for choosing the former? If because of any one of many features such, for example, as that of time limitation he will win if he goes to one country but lose if he goes to another should he be deprived of his right of choice? It is suggested that the matter should be looked at objectively with the interests of justice as the aim to be achieved. But this is only to side-step the problem. It can be assumed that the court in any country will be animated by a desire to do justice. It can be assumed that the court in any country will do justice according to law. But there may be, and presumably are, variations in the law and practice of different countries. As a result there may be advantage for a plaintiff if he proceeds in one country rather than another.

It may well be that maritime nations will decide to have some new and common or uniform provisions of law. But so long as they have not, it is inevitable that a plaintiff who has a maritime lien will exercise his rights in such manner as he deems best calculated legitimately to advance his interests. All concerned with maritime commerce will know this. (681a)

Lord Simon of Glaisdale:

(8) Ships are elusive. The power to arrest in any port and found thereon an action in rem is increasingly required with the custom of ships being owned singly and sailing under flags of convenience. A large tanker may by negligent navigation cause extensive damage to beaches or to other shipping: she will take very good care to keep out of the ports

of the "convenient" forum. If the aggrieved party manages to arrest her elsewhere, it will be said forcibly (as the appellants say here): "The defendant has no sort of connection with the forum except that she was arrested within its jurisdiction." But that will frequently be the only way of securing justice.

(9) "Forum-shopping" is, indeed, inescapably involved with the concept of maritime lien and the action in rem. Every port is automatically an admiralty emporium. This may be very inconvenient to some defendants; but the system has unquestionably proved itself on the whole as an instrument of justice. (681b)

Quant à ces derniers propos, ils furent retenus par le juge Ritchie en formulant la décision majoritaire de la Cour Suprême du Canada dans Le Navire Capricorn (681c). Il faut noter cependant que cette règle sera parfois atténuée par l'application concurrente d'autres principes dont il sera fait état plus tard au cours de notre étude; de même le tribunal dispose d'un pouvoir discrétionnaire pour déterminer la sagesse de son application ainsi que l'illustre très bien la décision anglaise précitée The Atlantic Star.

681b. Id., pp. 197-198.

681c. 1977 - 2 R.C.S. 422, aux pp. 453-454. Voir aussi infra pp. 579 et 580.

De même oeuvrant dans des conditions particulièrement difficiles pour recueillir la preuve nécessaire à la formulation de jugements qui soient en accord aussi bien avec le droit maritime que les impératifs des commerçants, ces mêmes organismes se dotèrent de règles moins formalistes que celles qui prévalaient devant les tribunaux terrestres ordinaires (682). C'est d'ailleurs pour cette raison qu'en 1536 le législateur anglais jugea bon de leur impartir de se comporter dans les cas de procès criminel comme les tribunaux terrestres eux-mêmes, sans quoi l'accusé risquait fort par cette façon d'agir de souffrir de graves préjudices, pour finalement leur retirer complètement cette juridiction criminelle en 1834 (683).

Ce comportement des tribunaux d'amirauté s'est surtout avéré nécessaire vu les fréquents litiges dont les événements qui leur avaient donné lieu s'étaient déroulés à l'étranger, ou en haute mer; aussi exiger dans tous les cas une preuve complète et exhaustive eut rendu leur tâche impossible. De même la fréquente interférence de notions de droit étranger ou international les força à émettre des règles plus souples afin que les intérêts aussi bien des nationaux que des étrangers fussent pris en considération lors de litiges aux

682. MORIN, loc. cit., pp. 178-179.

683. Supra pp. 58-59.

multiples facettes. Ces modes de déroulement des actions judiciaires vinrent à faire corps avec le contenu du droit maritime lui-même; dans les deux cas il s'agissait en effet de formuler des règles d'un caractère quasi-universel, acceptables pour la vaste majorité et n'ayant pour objet primordial que de faciliter et d'accélérer le processus judiciaire. Aussi s'avère-t-il parfois difficile de déterminer dans le droit d'amirauté de tradition anglaise la ligne de démarcation entre une question de procédure et de droit substantif, les deux étant très intimement associés.

Paragraphe 2: Leur statut dans le droit d'amirauté canadien.

Puisque ce sont également diverses règles de procédure qui ont contribué à distinguer les juridictions maritimes des autres organismes judiciaires, il s'avère donc important de découvrir le sort qui leur a été réservé par le législateur canadien, tant en vertu de la Loi sur l'Amirauté que celle sur la Cour fédérale. Ce point donne lieu à quelques difficultés car dans l'un et l'autre cas les textes n'établissent pas de distinction très nette entre les notions de pratique et de procédure, pas plus qu'ils n'explicitent ce en quoi peut consister le droit maritime proprement dit.

Le texte législatif de 1934 ne brille hélas point de clarté sur ce point et donne lieu même à une certaine contradiction. Après avoir déclaré à l'article 3(1) que la Cour de l'Echiquier du Canada continue d'être une Cour d'Amirauté, le

législateur énonce au paragraphe 18(1), mais sous réserve de toute autre disposition de ladite loi, que cette juridiction doit être exercée de la même manière et dans la même mesure que par la Haute Cour de Justice en Angleterre; cette simple déclaration ne laisse donc à elle seule aucun doute sur ses intentions d'autant plus qu'au paragraphe 19(2) il est établi qu'elle pourra l'être aussi bien dans des actions in rem qu'in personam, procédure qui a toujours été l'un des éléments distinctifs de ces organismes. La restriction à ce dernier principe opérée par le paragraphe 18(4), qui impose certaines conditions à l'utilisation de la procédure in rem dans les cas de réclamations basées sur le paragraphe précédent ne soulève aucune difficulté car, comme il le fut reconnu dans l'affaire The Ship Panaghia (684), cette disposition prime toute autre de la loi. La même distinction qui puisse exister en Angleterre entre une action in rem, propre aux tribunaux d'amirauté, et un jugement in rem fut également reconnue dans le système canadien ainsi que le démontrent les propos du juge Robertson de la Cour d'appel de la Colombie Britannique:

It is necessary to keep in mind the difference between an action in rem, that is, an action against the res itself, and a judgment in rem. Dicey on Conflicts of Laws, 5th ed; p. 272 (foot note) says: (1) An action in rem is a proceeding to determine the right to, or disposition of, a thing under the control of a Court. The only formal proceeding in rem now existing under English law is, as already pointed out, an action in rem in the

Admiralty Division. (2) A judgment in rem is a judgment whereby a Court adjudicates upon the title to, or the right to the possession of property within the control of the Court. (685)

Mais là où la situation porte à confusion, c'est lorsque le législateur énumère aux articles 19 à 30 inclusive-ment sous le titre de "pratique et procédure" de nombreuses règles qui déterminent la conduite du tribunal et de ses fonctionnaires (686), en plus d'octroyer au président et juges puinés de la Cour de l'Echiquier le pouvoir d'adopter des règles et ordonnances générales pour régler la pratique et la procédure (687), et ce n'est pas tout. En effet le paragraphe (18(7) précise qu'en matière de pratique et de procédure, la juridiction de la cour devra "être exercée de la manière prescrite par la présente loi ou par des règles et ordonnances générales et lorsque ces dernières ne contiennent aucune disposition particulière à cet égard, cette juridiction est, autant que possible, exercée de la manière qu'elle peut l'être actuellement par la Cour", c'est-à-dire conformément aux règles de cour de la Cour de l'Echiquier en sa juridiction ordinaire (688). La question inévitable consiste donc à se demander ce qu'il reste à la fin de l'énoncé émis au paragraphe 18(1) puisque toutes ces autres dispositions en constituent effectivement

685. Warehouse Security Finance Co. v. Oscar Niemi Ltd., 1944 - 3 W.W.R. 567, à la p. 580.

686. Nous faisons ici abstraction de l'alinéa 19(1)(c) puisque comme les questions de prises, celles de butin de guerre constituent l'exercice d'une juridiction extraordinaire qui est différente de celle en amirauté.

687. Supra p. 170 et n. 523.

688. The Ship Martin Bakke, 1955 R.C.E., 241.

des réserves, et qu'en matière de pratique et de procédure il faille épuiser trois autres sources avant de pouvoir recourir au principe général. Bref sur ce point il semble que ce soit la confusion la plus complète et pourtant au cours des nombreuses années d'application de cette loi les juges ne soulevèrent jamais cette difficulté, pour ne point dire cette incohérence; bien au contraire ils surent considérer toutes ces dispositions comme un tout fort harmonieux. Les éléments de solution à cette apparente difficulté nous sont fournis dans National Gypsum Inc. v. Northern Sales Ltd. (689) dans lequel quatre juges sur cinq de la Cour Suprême du Canada s'en tinrent en matière de pratique et de procédure, tout comme le juge de première instance d'ailleurs, à la seule directive du paragraphe 18(7). En vertu de l'attitude majoritaire de la cour, la règle ressortit qu'il fallait se référer successivement aux dispositions procédurales de la loi elle-même, ensuite aux règles d'amirauté, et à défaut d'une directive aux règles générales de la Cour de l'Echiquier; quant à l'article 2(1)(b) de ces dernières, il énonçait ce qui suit:

If the cause of action arises in the Province of Quebec, [it shall] conform to and be regulated, as near as may be, by the practice and procedure at the time in force in similar suits, actions and matters in Her Majesty's Superior Court for the Province of Quebec; and if there be no similar suit, action or matter therein, then conform to and be regulated by the practice and procedure at the time in force in similar suits, actions and matters in Her Majesty's Supreme Court of Judicature in England.

C'est le cheminement qu'observa le juge Fauteux en formulant le jugement majoritaire:

Procedure is governed by the lex fori which, in the present case, in the absence of any provision relating to such agreements in the Admiralty Rules or in the General Rules and Orders of the Exchequer Court, is the procedure in force in the Superior Court of the Province of Quebec according to Admiralty Rule 215 and Exchequer Court Rule 2(1)(b). (690)

Cependant le juge Noël de la Cour de l'Echiquier laissa entendre dans Le "Joseph H" (691), une affaire dont le scénario se situait dans la province de Québec, qu'on pouvait aussi bien ou alternativement s'en remettre à la procédure observée par la Cour Suprême anglaise, discartant de ce fait l'application du Code de procédure Civile. C'est également l'ordre de préséance que suggère Me Brisset dans son Cours de droit maritime (692). En général cependant la loi et les règles d'amirauté s'avèrent suffisantes pour disposer de la plupart des situations.

Dans la Loi sur la Cour fédérale, il n'existe plus un tel enchevêtrement de dispositions apparemment contradictoires. Tout d'abord il faut préciser qu'aucun des articles traitent des matières maritimes ne se trouve sous le titre de "procédure" (Article 45 à 51 inclusivement) où le législateur dispose de questions diverses et autorise l'adoption de règles et ordonnances générales pour régler la pratique et la

690. Id., p. 150.

691. 1970 R.C.E. 101, aux pp. 106 et 108.

692. BRISSET, op. cit., p. 175.

procédure devant les deux divisions de la Cour, permettant même à l'article 46(3) qu'elles puissent être différentes pour certaines catégories d'actions; l'usage de ce pouvoir réglementaire donna lieu le 9 février 1971 à l'adoption des "Règles de la Cour fédérale" (693) dont certaines, soit les règles 1,000 à 1,015, se rapportent explicitement à la juridiction d'amirauté de la Cour. Il appert que ces règles ne déterminent que le mode d'expédition des affaires du tribunal et les formalités auxquelles les parties devront se soumettre. Aussi faut-il rechercher ailleurs les règles de comportement de la cour dans les cas de réclamations maritimes et fait significatif, c'est sous le titre de "Dispositions concernant le fond", plus précisément aux articles 42 et 43, qu'elles se logent; cette attitude du législateur tend admirablement bien à confirmer notre précédent énoncé à l'effet qu'en matière de juridiction d'amirauté le droit substantif et la procédure ne tendent qu'à former un tout difficilement dissociable. Quatre paragraphes (soit 1, 2, 3 et 7) du second de ces articles précisent les cas et les conditions générales d'utilisation des actions in rem et in personam tandis que les quatre autres (soit 4, 5, 6 et 8) réglementent d'une façon particulière la compétence de la cour en matière de collision.

Le résultat effectif de ces dispositions est donc de perpétuer dans le temps l'application du droit et de la procédure qui ont prévalu jusqu'ici en matière maritime au Canada, sauf dans les cas où quelques dispositions de la loi ou des

693. *Supra* n. 544.

règles y pourvoient autrement; quant à ces dernières elles ne tendent nullement à en modifier la substance puisqu'elles ne disposent que des questions techniques pour adapter le nouveau mode de fonctionnement de la cour. Cette opinion se trouve aussi exprimée par le juge en chef Jackett dans son Manuel de pratique de la Cour fédérale du Canada lorsqu'il écrit ce qui suit:

A part la suppression du bref d'assignation et l'introduction de l'action par dépôt d'une déclaration ou statement of claim (Règle 400), les bases de la procédure en amirauté restent les mêmes. (694)

Il ressort donc de toutes ces observations que le Parlement du Canada a en substance depuis 1934 octroyé à ses propres tribunaux maritimes toutes les caractéristiques qui ont traditionnellement qualifié les juridictions d'amirauté anglaises, soit le droit particulier à y être sanctionné et la procédure à y être observée; ce n'est que dans le rares cas qu'il a cru son devoir de s'en écarter par des dispositions législatives dérogatoires, les règles et ordonnances générales de la cour ne servant par ailleurs qu'à régir les questions plus techniques d'organisation, de fonctionnement et de comportement. La tradition des règles anglaises de procédure en amirauté ont donc trouvé leur assise au Canada par le biais du droit substantif, seules les règles de pratique bénéficiant d'une coloration nationale.

694. JACKETT, W.R., La Cour Fédérale du Canada: manuel de pratique, Ottawa, Information Canada, 1971, p. 95.

Chapitre 3: Caractère concurrent ou exclusif de la compétence des tribunaux maritimes.

Maintenant que nous connaissons l'organisation des tribunaux maritimes qui prévaut au Canada de même que les caractères distinctifs de ces juridictions, il importe de nous interroger sur un aspect particulier de leurs activités, à savoir si la compétence qui leur est attribuée est exclusive ou concurrente. A ce sujet nous dégagerons d'abord les principes juridiques fondamentaux pour ensuite scruter le particularisme d'une certaine théorie jurisprudentielle.

Section 1: Principes juridiques fondamentaux.

De l'étude de tous les textes des lois canadiennes qui confèrent au tribunal fédéral une compétence dite maritime, parce qu'ainsi qualifiée par le législateur ou conférée par une loi traitant d'une telle activité, il ressort qu'en général cette compétence soit concurrente en matière civile et pénale et exclusive dans les cas d'appel et de prises; ce principe souffre cependant quelques exceptions.

Paragraphe 1: Concurrence en matière civile.

Afin d'étudier tous les aspects de cette question, trois articles y seront consacrés: le premier établira l'étendue de ce principe, le second ses exceptions, tandis que le dernier déterminera les conséquences susceptibles de découler de l'intervention d'autres organismes judiciaires en ce domaine.

Article 1: Etendue de ce principe.

Cette règle de la concurrence de la compétence maritime civile du tribunal fédéral, malgré ses quelques exceptions, se fonde aussi bien sur les lois d'organisation judiciaire que sur les principes régissant les attributs des tribunaux de droit commun dans un système de droit public de tradition britannique. Elle se vérifie aussi dans la Loi sur la marine marchande du Canada qui dispose occasionnellement de questions de compétence de la Cour d'Amirauté, mais certes à un degré moindre puisque c'est précisément dans cette législation que se retrouvent ses exceptions. Cependant c'est en ces termes qu'un auteur énonce un tel principe:

Les dispositions de notre Loi d'Amirauté ne sont nulle part aussi exclusives en 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. (695)

1. Lois d'organisation judiciaire.

Dans la Loi sur l'Amirauté, aucune disposition ne déterminait le caractère exclusif ou concurrent de la compétence civile de la Cour de l'Echiquier; tout au plus l'article 18 en énonçait-il la nature et l'étendue. Seul l'article 25 reconnaissait la possibilité que puissent être soumis à d'autres tribunaux civils, tels "devant une cour supérieure ou devant une cour de comté ou cour inférieure", des réclamations contre des biens ou

effets déjà pris en exécution par la cour d'amirauté. Fort de sa juridiction, le Parlement énonçait en ces termes la pré-séance de la Cour d'Amirauté pour disposer en dernière analyse de cette concurrence judiciaire:

25. (1) S'il est présenté une réclamation sur des biens ou effets pris en exécution, en vertu de quelque mandat de la Cour, ou à l'égard de leur saisie, ou de quelque acte ou question s'y rattachant, ou à l'égard du produit ou de la valeur de ces biens ou effets, par un propriétaire pour loyer, ou par quiconque n'est pas la partie contre laquelle le mandat a été décerné, le registraire de la Cour peut, à la requête du fonctionnaire chargé de l'exécution du mandat, soit avant, soit après toute action intentée contre ce fonctionnaire, lancer une sommation citant devant la Cour, et la partie de la part de qui ce mandat est décerné et la partie présentant la réclamation. Dès lors, doit être suspendue toute action portée devant une cour supérieure ou devant une cour de comté ou cour inférieure, à l'égard de cette réclamation, de cette saisie, de cet acte ou de cette question ainsi qu'il est dit ci-dessus, et la Cour devant laquelle cette question a été portée, ou l'un de ses juges, sur preuve que les biens et effets ont ainsi été pris en exécution, peut ordonner à la partie qui intente l'action de payer les frais de toute procédure sur l'action après qu'a été lancée la sommation hors de la Cour, et le juge de la Cour de l'Echiquier ou le juge de district, selon le cas, doit statuer sur la réclamation et rendre l'ordonnance qui lui semble pertinente entre les parties à l'égard de la réclamation et des frais de procédure, et cette ordonnance doit être mise à exécution de la même manière que toute ordonnance rendue en une action portée devant ladite Cour.

(2) Lorsqu'une réclamation est présentée ainsi qu'il est décrit au paragraphe (1), le réclamant peut déposer entre les mains du fonctionnaire chargé de l'exécution du mandat, soit le montant ou la valeur des biens réclamés (la valeur devant être fixée par expertise en cas de contestation) que le fonctionnaire doit verser à

à la Cour pour se soumettre à la décision de ce juge de la Cour de l'Echiquier ou de ce juge de district sur la réclamation, soit la somme que le fonctionnaire est autorisé à exiger à titre de frais pour garder la possession des biens jusqu'à ce que puisse être obtenue cette décision, et, si le réclamant omet de ce faire, le fonctionnaire peut vendre les biens comme s'il n'avait été présenté aucune semblable réclamation, et doit verser à la Cour le produit de la vente, pour se soumettre à la décision de ce juge.

Cette abstention du législateur fédéral de décréter le caractère exclusif de la compétence de sa cour dans l'exercice de sa juridiction civile, jointe au fait que les tribunaux ordinaires de droit commun n'aient point souffert une restriction à cet égard fit donc conclure aux juristes que tout comme en Angleterre (696) et sous le régime des cours coloniales d'amirauté (697), cette compétence demeurerait en substance concurrente. La même situation qui existait précédemment sous le régime des cours coloniales d'amirauté se perpétuait, ainsi qu'en font foi ces propos du juge Middleton de la Cour Suprême d'Ontario dans l'affaire Shipman v. Phinin en 1914:

While the Exchequer Court is given very wide jurisdiction under The Colonial Courts of Admiralty Act that jurisdiction is concurrent, and there is nothing to displace the jurisdiction of the ordinary Common Law Courts. (698)

696. MCGUFFIE, Kenneth C., FUGEMAN, P.A., and GRAY, P.V.. Admiralty Practice, London, Stevens and Sons Ltd., 1964, pp. 6-7.

697. Voir l'obiter du juge Girouard dans Inverness Railway and Coal Co. v. Jones et al., 1908 - 40 R.C.S. 45, aux pp. 56 et 57; l'objet de sa dissidence ne concerne nullement cette question.

698. 1914 - 19 D.L.R. 305, à la p. 308, ou 31 O.L.R. 113.

Plus récemment encore le juge Boyd McBride de la Cour Suprême d'Alberta eut à décider de la compétence du tribunal dans un cas de collision survenu sur un lac albertain et par le fait même à statuer sur cet aspect de la Loi sur l'Amirauté. Sa décision ne laissa aucun doute sur la nature de ce principe:

Having heard argument I was satisfied, and so held that this Court has admiralty jurisdiction to entertain, hear and determine actions arising from maritime operations on navigable waters within Alberta including such as the case at bar where there has been a collision and negligence is pleaded. [...]

It is of significance that this Admiralty jurisdiction of the Exchequer Court has never, since the enactment of the 1891 Act, been expressed to be exclusive as is the jurisdiction exercised and possessed by the Exchequer Court as to the cases and matters specified in ss 17, 18, 19 of the Exchequer Court Act. (699)

L'arrêt Turcot v. Bouchard (700) de la Cour Supérieure de la Province de Québec était au même effet, rejetant pour des motifs à peu près semblables, une exception déclinatoire de compétence. Enfin la Cour Suprême reconnut ce principe en 1967 dans Brown and Root Ltd. v. Chimo Shipping Ltd. (701).

Deux juristes québécois, en l'occurrence Perrault (702) et Morin (703), formulèrent aussi cette opinion de même.

-
699. Korne v. Krezan, Shamlack and Young, 1955 - 4 D.L.R. 391, à la p. 394.
700. 1942 C.S. 164.
701. 1967 R.C.S. 642.
702. PERRAULT, op. cit., t. 2, pp. 292-575.
703. MORIN, loc. cit., p. 106.

que le professeur Burchell (704). Bien que dans un article récent le professeur Pineau (705) ait émis quelques réserves quant au processus logique pour parvenir à une telle conclusion, en signalant le fait que la constitution d'une cour et l'attribution d'une compétence particulière porteraient à croire qu'il s'agisse là d'une juridiction exclusive, il ressort de l'étude historique que les législateurs, aussi bien français qu'anglais ont toujours présumé que la compétence maritime civile appartenait avant tout aux tribunaux ordinaires, et que pour la leur soustraire il fallait en octroyer l'exclusivité à quelque autre organisme. Reprenant des propos déjà formulés dans la jurisprudence anglaise pour énoncer ce concept fondamental, le juge Dunlop du district d'Amirauté de Québec, greffe de Montréal, affirma ce qui suit:

The exclusive jurisdiction, if any, of the Admiralty Court flows from the subject matter of the suit and not from the constitution of the Court itself. (706)

La Loi sur la Cour fédérale reconnaît formellement ce principe à l'article 22 qui détermine la juridiction maritime du tribunal:

22. (1)

La Division de première instance a compétence concurrente en première instance, [...], sauf dans la mesure où cette compétence a par ailleurs fait l'objet d'une attribution spéciale. (707)

704. Supra n. 579.

705. PINEAU, loc. cit., p. 55.

706. The Ethel Q., 1916 - 30 D.L.R. 529, à la p. 532.

707. Voir aussi supra n. 647.

L'effet principal de cette nouvelle législation consiste donc en un élargissement du domaine de cette compétence concurrente puisque la Cour fédérale acquiert en vertu de ce même texte une compétence plus vaste, c'est-à-dire sur des sujets dont elle ne pouvait connaître précédemment et qui devaient dans la majorité des cas être adressés aux tribunaux ordinaires.

Seul un auteur a laissé entendre que la Cour de l'Échiquier du Canada en sa qualité de Cour d'amirauté exerçait une juridiction exclusive, mais vu le caractère très succinct de sa remarque, nous préférons ne point la retenir (708).

La généralité de ce principe de la concurrence de compétence fit observer à Me Morin que les tribunaux civils et criminels "... auraient à peu de chose près une juridiction maritime presque aussi importante que celle de nos tribunaux d'amirauté" (709), mais, ajouterions-nous, abstraction faite du droit et de la procédure observés.

Par ailleurs la jurisprudence a récemment jeté un nouvel éclairage sur cette question lorsque la Cour d'appel d'Ontario a indiqué dans Heath et al v. Kane et al et Hartikainen v. Kane que bien qu'il puisse y avoir concurrence de juridiction maritime entre la Cour fédérale et la Haute Cour de Justice de cette province, un semblable principe ne prévalait

708. BROSSARD, op. cit., p. 136.

709. MORIN, loc. cit., p. 187.

pas en regard d'une cour inférieure comme celle de comté, en l'occurrence une action suite à une collision entre deux navires de plaisance. Bien qu'il fut reconnu qu'une action similaire ait déjà été entendue par une autre cour de comté au cours de laquelle la question de compétence ne fut pas soulevée, le juge Lacoursière au nom de la cour refusa de lui reconnaître cette compétence en invoquant les motifs suivants:

In my view the reference to "personal actions" in the County Courts Act of Ontario is incapable of granting to that Court any jurisdiction in claims for damage or for loss of life or personal injury caused by a ship collision in navigable waters. These are now classified as maritime or admiralty jurisdiction in relation to navigation and shipping (s. 22(2)(d), Federal Court Act). The practice of the Court in assuming jurisdiction in the past can certainly not confer upon it any power or jurisdiction not given to it by its constituting statute: see *Palmer v. Hutchinson* (1881), 6 App. Cas. 619 at p. 628.

Section 22 of the Federal Court Act has specifically provided concurrent original jurisdiction in the trial division of the Federal Court "in all cases in which a claim for relief is made or a remedy is sought under or by virtue of Canadian maritime law or any other law of Canada relating to any matter coming within the class of subject of navigation and shipping ...". This has been judicially interpreted to mean that an admiralty action can be brought either in the Federal Court or in the superior Court of a Province: *Pile Foundations Ltd. v. Selkirk Silica Co. Ltd. and Perry* (1967), 59 W.W.R. 622 (Man Q.B.). The reference in the County Courts Act to "personal actions" cannot confer jurisdiction in matters such as "Navigation and Shipping" over which the Province has no constitutional competence where Parliament has already assigned jurisdiction.
(710)

et

Historically the County Courts in England possess a residual common law jurisdiction which was carried over into the statutory Courts: G. Pitt-Lewis, Complete Practice of the County Courts (1880), vol. 1. Our County Courts in Ontario have no such residual common law jurisdiction and the English cases referred to are, therefore, not applicable. Furthermore, the grant of jurisdiction by the Parliament of the United Kingdom is not subject to the constitutional limits which restrict the Legislatures of Canadian Provinces. (711)

Voilà une règle qui trouve sa toute première expression au Canada et vu l'importance que peut revêtir cette question à l'avenir, nous sommes pour le moins surpris de constater que la Cour Suprême a refusé la permission d'en appeler. Ne sachant trop en ces circonstances que penser, car le bien-fondé de ce jugement ne nous apparaît pas sans faiblesse, cette décision obligera donc à l'avenir à procéder à une analyse très méticuleuse des pouvoirs des cours dites inférieures.

Un de ses aspects les plus surprenants est que l'article 25 de la Loi sur l'Amirauté, et incidemment l'article 207 L.m.m., reconnaissait implicitement une certaine compétence maritime aux cours de comté, mais cette règle ne trouve plus son équivalence dans la Loi sur la Cour fédérale. Serait-ce à dire que le droit à cet égard eut été modifié d'autant? Nous nous permettons d'en douter puisque nous sommes en présence

d'une loi d'organisation judiciaire fédérale qui ne pourrait avoir de conséquences sur des organismes judiciaires provinciaux que par le biais d'une disposition expresse et encore faudrait-il que ce soit au chapitre d'une compétence législative non-équivoque. D'ailleurs notre scepticisme n'est pas isolé puisque un juriste en droit maritime s'est également empressé d'exprimer sa surprise (711a).

En conséquence de cette décision, il importe donc d'analyser la situation qui pourrait prévaloir sur la scène québécoise en regard de la Cour provinciale, laquelle constitue le tribunal inférieur de compétence civile. La disposition pertinente de l'article 34 du Code de procédure civile (711b) se lit ainsi:

La Cour provinciale connaît, à l'exclusion de la Cour supérieure, de toute demande:

1. dans laquelle la somme demandée ou la valeur de la chose réclamée est inférieure à mille dollars, sauf les demandes de pension alimentaire et celles réservées à la Cour d'échiquier du Canada;

etc...

Une analyse de chacune de ces composantes suggère les observations suivantes:

711a. JONES, P.F.M., 1976 - 54 R. du B. Can. 744.
711b. 1965 S.Q. c. 80.

1. Les mots introductifs font en sorte de soustraire à la compétence de la Cour supérieure (711c) les réclamations inférieures à la somme de mille dollars, sauf les demandes de pension alimentaire qui continuent à demeurer sa prérogative.

2. Quant à l'exclusion des demandes "réservées" à la Cour d'échiquier du Canada ou dorénavant à la Cour fédérale, le terme "réservées" référerait vraisemblablement à celles dont ce tribunal s'est vu attribuer une compétence exclusive, et non toute demande dont la Cour fédérale peut connaître. Or puisque le paragraphe 22(1) de la Loi sur la Cour fédérale reconnaît explicitement le caractère concurrent de sa compétence en matière maritime, sauf exception formelle, dès lors il demeure loisible aux autorités législatives provinciales d'assigner cette compétence à leurs propres organismes judiciaires de la façon dont il le juge le plus à propos, soit d'une manière explicite ou implicite. Ce principe ne souffrirait exception que lorsque une disposition législative de toute autre autorité compétente réserve spécifiquement un chef de compétence à un autre organisme judiciaire, règle qui est reconnue même en regard de la Cour supérieure:

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 attribuée exclusivement à un autre tribunal. (711d)

3. En ce qui concerne l'interprétation restrictive de la compétence de la County Court ontarienne elle ne semblerait pas prévaloir en regard de la Cour provinciale pour les raisons suivantes:

a) Le fondement d'attribution de la compétence s'effectue sur une base distincte. Tandis qu'en Ontario il s'agissait de déterminer la portée des termes "personal actions", au Québec cette compétence s'attribue essentiellement en fonction de critères financiers.

b) Par ailleurs la loi ontarienne County Courts Act (711e) n'a pas pour effet de soustraire quoique ce soit à la compétence de la High Court of Ontario préservant ainsi la compétence de cette dernière en tout état de cause, ce qui n'est pas la situation en regard de la Cour provinciale. Aussi adopter l'interprétation de la Cour d'appel ontarienne pourrait-il avoir comme effet de départir tout tribunal québécois de la compétence nécessaire lorsque la somme est inférieure à mille dollars.

c) Enfin l'historique des tribunaux civils inférieurs ontariens et québécois est différent et par conséquent on ne saurait comparer leur statut juridique sans risquer de se méprendre quant aux règles d'interprétation qui prévalent dans l'une et l'autre province, notamment en ce qui concerne la charte de compétence des tribunaux québécois que constitue le Code de procédure civile.

2. Loi sur la marine marchande du Canada.

Les lois d'organisation judiciaire ne sont cependant pas les seules à déterminer la compétence maritime de la cour et c'est pourquoi il faut aussi considérer la Loi sur la marine marchande du Canada (712). Le fait qu'au Canada cette dernière ait été sanctionnée après la Loi sur l'Amirauté (713), même si en vertu de deux proclamations distinctes toutes deux vinrent en vigueur le premier août 1936, apparaît assez significatif quant à leur rôle respectif; en effet l'intention évidente, mais inavouée, du législateur canadien aurait été de recréer en matière de juridiction d'amirauté une situation juridique identique à celle qui prévalait en Angleterre où les Merchant Shipping Acts venaient occasionnellement qualifier les lois d'amirauté, et non l'inverse (714).

712. MORIN, loc. cit., pp. 12 et 60.

713. La Loi sur l'Amirauté fut sanctionnée le 28 juin 1934 et celle sur la marine marchande du Canada le 3 juillet de la même année.

714. Cette opinion se vérifie dans la jurisprudence et de même l'étude du cas particulier des gages de marins le mettra en évidence. Qu'il suffise de mentionner pour le moment que Me Pineau (loc. cit., p. 54) souligne cette prétendue faiblesse dans l'argumentation de Me Morin (loc. cit., p. 109) qui laisse entendre que la Loi sur l'Amirauté primerait celle sur la marine marchande du Canada.

La conséquence normale en matière d'interprétation consiste donc à considérer la Loi sur la marine marchande du Canada en second lieu, à la lumière des principes déjà établis en matière de juridiction d'amirauté, afin de déceler les précisions ou les modifications que le Parlement désirait y apporter. D'ailleurs au Canada n'a-t-on point déjà adopté la Loi sur la Cour fédérale du Canada alors même que l'administration fédérale est à reviser toute sa législation maritime?

Quant à la portée des dispositions de la Loi sur la marine marchande du Canada en regard du caractère de cette compétence, voici ce qu'affirme Morin:

En principe la juridiction de notre Cour d'amirauté n'est pas du tout exclusive. Sauf dans des cas où la Loi de la marine marchande du Canada, 1934, accorde une juridiction exclusive à la Cour d'amirauté, cas plutôt rares, nos tribunaux civils suivant les limites de leur juridiction respective *ratione materiae* peuvent connaître et entendre des réclamations maritimes d'à peu près toute nature. (715)

Les dispositions introduites par ce dernier texte législatif en regard de l'exercice de la juridiction civile d'amirauté, et dont le caractère est concurrent, concernent plusieurs sujets qui se regroupent en deux catégories principales.

Dans la première le législateur octroie à la Cour d'Amirauté une compétence qui appert constituer un simple recours de droit commun, et non l'exercice de pouvoirs excep-

tionnels ou extraordinaires; le vocabulaire lui-même de ces textes législatifs ne laisse nullement entendre que le Parlement ait voulu départir les autres tribunaux de la juridiction qu'ils pourraient autrement détenir en l'absence de ces dispositions. Le tout concerne en effet les sujets suivants: (1) les articles 42 et 44 lui attribuent le pouvoir d'autoriser ou de prohiber en certaines circonstances le transfert de certains droits de propriété dans un navire; l'article 43 lui-même laisse clairement entendre qu'une telle action puisse être soumise à d'autres tribunaux; (2) pour sa part l'article 702 s'adresse aux réclamations basées sur les services d'arrimage, de déchargement de la cargaison ou d'arrimage de charbon à bord d'un navire. D'ailleurs le huitième alinéa de ce même article préserve explicitement tout autre recours dont pourrait disposer une personne devant d'autres tribunaux. Ce même article confère d'autre part certains pouvoirs connexes très particuliers à la Cour d'Amirauté, lesquels demeurent certes son apanage; ces derniers feront l'objet d'une attention plus méticuleuse au cours de l'étude des exceptions elles-mêmes à la règle de concurrence de juridiction, mais nul ne niera qu'il s'agisse avant tout d'un simple recours de droit commun.

Enfin au chapitre des règles anti-pollution prévues à la Partie XX de la Loi sur la marine marchande (1970 S.R.C. (2^e Supp.) c. 27), l'article 734 indique que la Cour d'Amirauté peut connaître de toute réclamation en dommages ou en remboursement des frais et dépenses encourus en conséquence d'une

action préventive; de même si la personne responsable ne peut être identifiée, l'article 745 autorise une action en dédommagement contre la Caisse des réclamations de la pollution maritime (715a).

Dans la seconde, le législateur n'indique pas le tribunal compétent, mais en octroyant un droit particulier stipule que lors d'un recours judiciaire on pourra procéder comme dans un de ces cas de réclamation dont la compétence relève précisément de la Cour d'Amirauté, soit en vertu de sa loi d'organisation, soit en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada. Ces textes s'adressent d'une part aux réclamations pour gages de marin (cf articles 218(3), 221(1), 227, 255, 281(2), 284, 291, et 298 L.m.m.) et d'autre part pour sauvetage (cf articles 506 et 548 L.m.m.). Dans ces deux cas, il peut apparaître difficile de déterminer le caractère concurrent ou exclusif de cette compétence puisque ces deux genres de réclamations constituent à certains égards des exceptions limitées à la règle générale de la concurrence de juridiction, ainsi que la démontrera le prochain article. Il nous apparaît cependant plus opportun de les considérer sous le principe général, laissant à la discrétion du lecteur les dérogations à y apporter, suivant le principe émis dans Simard v. Canada Steamship Co. (716) où la Cour Supérieure de la province de Québec interpréta très restrictivement le domaine d'exclusivité de la juridiction d'amirauté.

715a. LOWRY, P.P., Maritime Pollution: Canada's Approach, 1975 - 1 L.M.C.L.Q., 10.

716. 1916 - 50 C.S. 105.

Article 2: Quelques exceptions.

La Loi sur la marine marchande du Canada introduit quelques exceptions au principe de la concurrence de la compétence civile d'amirauté. Quant à déterminer l'effet de cette autorité fédérale de déclarer exclusive une certaine compétence de la juridiction d'amirauté ainsi que son résultat effectif, nous pourrions analogiquement nous rapporter aux propos du professeur Brossard en remarquant bien toutefois que si les tribunaux provinciaux supérieurs détiennent une vaste compétence dans des litiges dits civils et maritimes, ce n'est point par attribution du Parlement, mais vu leurs ~~pouvoirs~~ généraux de disposer de toute affaire non exclusivement réservée à d'autres organismes:

Par contre, il appert que l'Etat fédéral, grâce à son pouvoir d'accorder aux tribunaux fédéraux des compétences exclusives, peut du moins quant à l'application des lois fédérales réduire au profit des tribunaux fédéraux (c'est-à-dire, en pratique, de la Cour de l'Echiquier) la juridiction accordée en matières fédérales aux tribunaux provinciaux supérieurs. (717)

Un premier ensemble de dispositions déclara être exclusives certaines réclamations relevant de la juridiction de la Cour fédérale en matière maritime tandis que le second, sans énoncer cette règle formellement, lui accorde des pouvoirs si extraordinaires et dérogoires au droit commun qu'il serait inconcevable qu'un autre organisme judiciaire puisse les exercer. C'est cette dernière catégorie que le juriste Morin qualifie de "juridiction maritime spéciale". (718)

717. BROSSARD, op. cit., p. 134.

718. MORIN, loc. cit., p. 54.

1. Déclaration d'exclusivité.

Les réclamations pour gages de marin, apprenti et capitaine de même que les procédures en indemnité de sauvetage sont celles qui constituent l'exception la plus évidente à la règle de la concurrence juridictionnelle.

a) Réclamations de gages de marins, d'apprentis et de capitaines.

Alors que l'article 22(1)(a)(VIII) de l'Annexe A de la Loi sur l'Amirauté indiquait que la Cour avait compétence dans les cas de "réclamations par un marin d'un navire, pour salaire par lui gagné à bord du navire, qu'il soit dû en vertu d'un contrat spécial ou autrement et réclamations par le capitaine d'un navire pour salaire par lui gagné à bord du navire [...]" et que l'article 22(2)(o) de la Loi sur la Cour fédérale stipule plus généralement que cette compétence englobe "toute revendication de salaires, d'argent, de biens ou d'une autre forme de rémunération ou de prestations découlant de son engagement fait par un capitaine, un officier ou un autre membre de l'équipage d'un navire" (719), les articles 211 et 214.(1) L.m.m. introduisait l'apparente contradiction (720) suivante:

719. La traduction française apparaît dans ce cas-ci d'une qualité douteuse, laissant entendre qu'il puisse s'agir d'engagements faits ou opérés par un capitaine, un officier ou un autre membre de l'équipage du navire, alors qu'effectivement le tout concerne leur propre engagement; c'est un secret de polichinelle de savoir que cette loi fut conçue à l'anglaise et en conséquence le texte original (!) anglais énonce mieux l'intention du législateur. Il se lit ainsi: "any claim by a master, officer or member of the crew of a ship for wages, money, property or other remuneration or benefits arising out of his employment"...
720. Les juristes Morin (loc. cit., p. 55) et Pineau (loc. cit., p. 53-54) n'ont point omis de le souligner.

211. (1) La Cour d'Amirauté n'a pas juridiction pour entendre ou juger une action, poursuite ou procédure intentée par un marin ou un apprenti, ou en leur nom, en recouvrement de gages n'excédant pas deux cent cinquante dollars, sauf dans les cas suivants:

- a) si le propriétaire du navire est insolvable au sens de la Loi sur la faillite;
- b) si le navire est sous saisie ou vendu par autorité de la Cour d'Amirauté;
- c) si un juge, un magistrat ou des juges de paix, exerçant juridiction sous l'autorité de la présente loi, renvoient la cause à cette cour; ou
- d) si ni le propriétaire ni le capitaine ne se trouvent ou ne résident dans un rayon de vingt milles du lieu où le marin ou l'apprenti a été congédié ou débarqué.

(2) Sauf dans les cas prévus dans la présente Partie, aucun autre tribunal au Canada n'a juridiction pour entendre ou juger une action, poursuite ou procédure intentée par un marin ou un apprenti, ou en leur nom, en recouvrement des gages d'un montant quelconque.

et

214. (1) Le capitaine du navire a, dans la mesure du possible, les mêmes droits, privilèges et recours pour le recouvrement de ses gages, qu'un marin en vertu de la présente loi, ou de toute loi ou coutume.

Deux remarques préliminaires s'imposent. D'abord l'article 2 de la L.m.m. donne des définitions statutaires des termes "capitaines", "marins" et "gages" alors que nous n'en retrouvons point dans les deux lois d'organisation judiciaire précitées. Ensuite le concept "d'apprenti" est particulier à la L.m.m, qui ne le définit pas, mais en traite néanmoins aux articles 160 à 164; il ne sert qu'à identifier les gens désireux de se familiariser avec le service en mer et répondant aux exigences énoncées dans la loi.

Quel sens faut-il donc attribuer à ces législations respectives pour exonérer le Parlement de cette apparente maladresse? La solution à cette difficulté réside en majeure partie dans des notions historiques ainsi que dans la nette distinction entre le status de "marin" (englobant l'apprenti) et celui de capitaine; ce qui appert être une erreur législative du Parlement canadien n'est en fait que le résultat de l'importation généralisée de textes législatifs britanniques en matière de juridiction d'amirauté.

- Gages de marins et d'apprentis.

Cette situation plutôt bizarre créée par l'article 211.(2) L.m.m. et qui prévaut au Canada depuis 1934 est la même qui se retrouvait sous le régime antérieur des cours coloniales d'amirauté, à la seule différence que la somme qui déterminait l'exclusivité de compétence était d'un montant moindre, soit \$200: voir The Jessie Stewart (721), The SS. Savoy and SS. Polino (722), The St-Alice (723), The Miyabo (724), The Maple-Court (725) et The Protoco (726).

La solution la plus récente date toutefois de 1969 et fut formulée en ces termes dans l'affaire Le navire Florida:

-
721. 1892 - 3 R.C.E. 132.
722. 1904 - 9 R.C.E. 238..
723. 1915 - 17 R.C.E. 207.
724. 1924 R.C.E. 86 et 1924 - 2 D.L.R. 200.
725. 1921 - 21 R.C.E. 226.
726. 1930 R.C.E. 153 et 1930 - 2 D.L.R. 421.

While subsection (2) of section 214, [maintenant 211] is not as explicit as it might be, the proper view would appear to be that that subsection confers on the Admiralty Court exclusive jurisdiction in respect of all claims by seamen "for the recovery of wages" to which subsections (1) of section 214 does not apply. (727)

Le principe ressort donc que les réclamations pour gages de marins et d'apprentis excédant \$250 sont du ressort exclusif du tribunal maritime, à moins que le requérant puisse se prévaloir de l'une des quatre exceptions du paragraphe 211 (1) L.m.m.; préséance fut donc accordée à la Loi sur la marine marchande du Canada en ce cas, et non à la Loi sur l'Amirauté.

Mais alors pourquoi ne pas avoir tout simplement énoncé cette restriction dans la loi d'organisation judiciaire pour éviter ces difficultés d'interprétation? L'histoire des juridictions d'amirauté britanniques révèle que des lois furent d'abord votées par le Parlement sous l'ère victorienne afin d'asseoir la compétence de la Haute Cour d'Amirauté prise d'assaut par les tribunaux de droit commun sans se soucier des dérogations à y être apportées par la suite; le cas des gages de marins fut précisément un exemple, et c'est pourquoi nous le retraçons dans la loi de 1840. Par la suite, afin d'éviter l'encombrement du rôle de la Haute Cour d'amirauté par des réclamations de moindre importance de la part des marins et des arrêts inopportuns du navire par l'utilisation de la procédure in rem, le législateur anglais crut à propos de départir par

tiellement les marins de ce droit immémorial pour leur accorder en contrepartie celui de permettre des réclamations plus aisées et expéditives devant d'autres organismes ou officiers judiciaires; aussi jugea-t-il plus sage d'établir ces dérogations dans le Merchant Shipping Act de 1854 (article 189) plutôt que de modifier la législation déjà existante qui reconnaissait ce domaine de compétence à la cour d'amirauté.

Au Canada le Parlement calqua de toutes pièces cette situation juridique et perpétua cette tradition; c'est pourquoi nous retrouvons ces textes d'une allure apparemment contradictoire. La disposition qui attribue d'autres modes de recouvrement de leurs gages aux marins lorsque la réclamation n'excède par \$250 est le paragraphe 207(1) L.m.m. permettant de poursuivre "[...], par voie sommaire, devant un juge de la Cour supérieure de la province de Québec, un juge des sessions de la paix, un juge d'une cour de comté, un magistrat stipendiaire, un magistrat de police ou devant deux juges de paix agissant [...]" dans des endroits spécifiés par la loi.

Une jurisprudence très ancienne basée sur la décision du Conseil Privé dans The Ferret (728) a reconnu cependant le droit aux marins d'un nombre non supérieur à six de joindre des réclamations individuelles d'un montant inférieur au minimum requis de sorte que leur agrégat puisse conférer compétence au tribunal d'amirauté; au Canada la même solution fut observée

dans The Christine (729), The Vipond (730) et The St-Alice (731). Par contre la compétence ne se détermine pas en fonction du montant original de la réclamation, mais en vertu de la somme effectivement allouée par la cour: voir The Maplecourt (732) et The St-Alice (733); le juge Martin dans cette dernière affaire ne manqua pas de souligner la malencontreuse situation à laquelle pouvait donner lieu cette règle, soit de ne pouvoir s'objecter à la juridiction du tribunal qu'à la toute fin des procédures (734).

Ces dispositions particulières de la L.m.m. établissent donc une double exception au principe de la concurrence de la compétence civile d'amirauté: premièrement parce que la juridiction du tribunal maritime est en général exclusive lorsque le montant excède \$250, et deuxièmement parce que les marins dans les autres cas peuvent non seulement procéder devant les tribunaux civils ordinaires, mais par voie sommaire devant d'autres organismes ou officiers judiciaires.

- Gages de capitaines.

Vu le fait que le paragraphe 214(1) précité L.m.m. tend à placer les capitaines pour le recouvrement de leurs gages dans la même position que les marins, et que des règles

-
729. 1907 - 11 R.C.E. 165.
730. 1913 - 14 R.C.E. 326 et 1913 - 14 D.L.R. 396.
731. Supra n. 723.
732. Supra n. 725.
733. Supra n. 723.
734. Id., p. 211.

particulières régissent ces derniers, il appert donc approprié de rechercher immédiatement les conséquences juridiques découlant de cette situation. Cette disposition de la loi canadienne s'inspire de l'article 194 du Merchant Shipping Act anglais de 1854, et dans l'un et l'autre cas ne constitue qu'une pièce d'un échiquier plus vaste à propos duquel le juge Martin du district d'amirauté de la Colombie Britannique fit le commentaire suivant:

[...], I can only bring myself to hold that it is the clear intention of the legislature in the enactment of this little group of nine sections dealing with one subject matter and which ought to be read together, to put the master upon the same basis as a seaman in respect of recovery and remedy as well as of substantive rights. (735)

Ce texte législatif a-t-il donc pour résultat effectif de rendre exclusive la compétence de la Cour d'Amirauté lorsque la réclamation excède \$250, et de l'en départir dans les autres circonstances, sauf lors des quatre mêmes exceptions prévues par l'article 211 L.m.m.? Ici encore seule l'histoire peut nous fournir les éléments de solution.

Originellement cette disposition fut conçue pour permettre aux capitaines de poursuivre le recouvrement de leurs gages devant l'organisme judiciaire de l'amirauté puisque avant 1854 ce droit leur était refusé vu leur statut particulier

735. 1915 - 17 R.C.E. 215, à la p. 218. En se référant à cet ensemble de neuf articles auxquels il est fait allusion, le lecteur devra se rappeler que cet arrêt date d'avant 1934 et qu'il faut par conséquent s'en remettre au contenu de la précédente Loi sur la marine marchande du Canada.

d'agent et représentant des propriétaires; la sanction d'un contrat spécial de travail aussi bien de simple marin que de capitaine n'appartenait pas à la juridiction de la Haute Cour d'Amirauté: cf. propos du Dr. Lushington dans The Mary Ann (736). Aussi devaient-ils obligatoirement s'adresser aux tribunaux ordinaires de droit commun. En légiférant comme il le fit, le Parlement de Westminster, et par la suite celui du Canada, leur attribuèrent des droits accrus dont celui de poursuivre en amirauté et par voie sommaire tout comme les marins eux-mêmes; il n'appert cependant pas avoir été de l'intention du législateur de les départir de leurs droits antérieurs, notamment de recourir aux cours civiles ordinaires, sans quoi il l'aurait stipulé formellement comme dans le cas précédent des marins.

La première conséquence est donc que, quel que soit la somme en litige, les tribunaux civils ordinaires sont, suivant les limites de leur juridiction, compétents pour entendre des réclamations en recouvrement de gages de capitaine, et qu'à leur égard l'exclusivité de compétence de la juridiction d'amirauté lorsque la somme excède \$250 ne saurait s'appliquer. Par ailleurs si le montant est inférieur à \$250, il leur est loisible d'en poursuivre le recouvrement par voie sommaire tout comme les marins eux-mêmes en conformité de l'article 207 L.m.m.

736. 1 A. & E. 8, aux pp. 9 et 10.

Qu'en est-il maintenant de la restriction à la compétence de la Cour d'Amirauté pour une réclamation de moins de \$250 prévu dans le cas des marins et apprentis au paragraphe 214(1) L.m.m.? Doit-elle être observée même par les capitaines, et malgré les stipulations précitées des lois d'organisation judiciaire? Nous le croyons puisqu'il ne s'agit alors aucunement du retrait d'un droit, privilège ou recours, mais d'une simple réserve à l'exercice d'un droit additionnel; en cas d'interprétation contraire, le législateur accorderait plus de droits aux capitaines qu'aux marins, ce qui irait à l'encontre du sens du paragraphe 214(1) L.m.m. N'est-ce pas d'ailleurs l'intention que le juge Hodgins du district d'amirauté de Toronto prêtait implicitement au législateur en permettant dans l'affaire The Joyland qu'un capitaine dont la réclamation était moindre que le minimum requis puisse se joindre à un autre, comme dans le cas des marins, afin de pouvoir le soumettre au tribunal maritime? Il s'exprima à cette occasion en ces termes:

I think Show as Master is entitled to judgment for his claim \$133.20 and \$40.75 for disbursements as the claim of both parties together is over \$200. (737)

Puisque c'est cette même situation qui existait en Angleterre au XIXième siècle, il est intéressant de se référer à l'affaire The Blakeney (738) où un capitaine fut débouté de

-
737. 1931 R.C.E. 70, à la p. 74. La mention de \$200.00 ci-haut se justifie par le fait que cette action judiciaire est antérieure à 1934.
738. E.R. vol. 166, p. 1199.

son recours en amirauté puisque la somme réclamée était moindre que le minimum requis.

Nous sommes donc en présence ici de règles d'une nature fort originale susceptibles de tendre des embûches; notre décision d'en aborder l'étude à ce stage-ci fut prise après mûres réflexions, étant parfaitement conscient qu'il ne s'agit pas à proprement parler d'une exception totale à la règle générale de la concurrence de la compétence civile d'amirauté, mais plutôt une réserve qualifiée.

b) Procédures en indemnité de sauvetage.

La Loi sur la marine marchande du Canada établit à l'article 518 et suivants les règles qui doivent prévaloir lors de la réclamation d'une indemnité de sauvetage. La première de celles-ci se lit aussi:

518. Les contestations relatives à l'indemnité de sauvetage, soit de vie humaine, soit de biens, sont entendues et décidées par et devant le receveur ou la Cour d'Amirauté, ainsi que le prévoit respectivement la présente Partie, et non d'autre manière. 1934, c. 44, art. 521.

La finale de ce texte i.e. "et non d'autre manière" établit donc à notre avis une seconde exception au principe de la concurrence puisqu'en réservant cette compétence au receveur ou à la Cour d'Amirauté, elle la soustrait par voie de conséquences à la juridiction des tribunaux ordinaires (738a). Cette interprétation laisse certes place à une certaine contestation puisqu'on pourrait soutenir que la finale de l'article précité ne s'applique

qu'à la procédure devant le receveur ou la Cour d'Amirauté, ainsi qu'en dispose la loi. Cependant si on considère que toute loi est censée réparatrice (739), que tant en vertu des statuts révisés du Canada de 1906 (740) et 1927 (741) tout tribunal de juridiction civile pouvait entendre de telles réclamations et que le législateur n'a pas cru opportun de retenir de principe en 1934, force nous est de conclure qu'il désirait modifier la situation et y apporter quelque remède.

Leur compétence respective est ensuite précisée aux articles 519 et 521 L.m.m.: d'une façon générale "Lorsque le montant réclamé ne dépasse pas cent dollars ou que la valeur des biens répondant ou réputés répondre à l'indemnité de sauvetage ne dépasse pas deux cent cinquante dollars, ou lorsque les parties y consentent par écrit, la contestation est entendue et réglée par le receveur, [...]" (Article 519 L.m.m.), un appel de sa décision étant permis au Ministre des transports (Articles 2 et 520 L.m.m.). Quant à l'article 531 L.m.m., il se lit ainsi:

531. Dans les autres cas, la contestation peut être entendue et réglée par la Cour d'Amirauté.

Cette dernière disposition pose une difficulté, à savoir la raison pour laquelle le terme "peut" fut préféré à

739. Loi d'interprétation 1970 S.R.C. c. I-23, art. 11.

740. 1906 S.R.C., c. 113, art. 763. D'ailleurs l'affaire Gignac v. Fillion, (1931 - 59 C.S. 309) confirme l'exercice de cette juridiction par la Cour supérieure de la province de Québec.

741. 1927 S.R.C., c. 186, art. 744.

celui de "doit" laissant ainsi subsister un doute quant à la possibilité de s'adresser à un autre organisme. A notre avis le législateur ne désirait que tenir compte du fait que du consentement des parties et sans restriction aucune quant au montant de la réclamation, le receveur d'épaves peut décider de ces cas (Art. 519 L.m.m.). D'ailleurs mentionnons que les recueils judiciaires des cours civiles provinciales, tout au moins ceux de la province de Québec, ne rapportent depuis lors aucune contestation de cette nature, alors que ceux de la Cour de l'Echiquier du Canada en abondent! Aussi des propos de Me Brisset lui-même, cette conclusion s'impose:

S'il n'y a pas d'accord entre les parties, le litige doit être entendu ou décidé soit par:

- 1) Le Receveur
- 2) La Cour d'Amirauté (Art. 528). (742)

2. Juridiction maritime spéciale.

La Loi sur la marine marchande du Canada confère à la Cour d'Amirauté, nommément désignée, certains pouvoirs additionnels dont le caractère est si extraordinaire et déro- gatoire au droit commun qu'ils ne sauraient à notre avis être exercés par d'autres organismes judiciaires. Par conséquent leur exclusivité découlerait non point d'une déclaration for- melle qu'aurait pu en faire le Parlement, mais plutôt de la nature intrinsèque de ces attributs; vu les controverses aux- quelles l'exercice de cette juridiction pourrait prêter flanc,

elle mériterait certes d'être déclarée telle d'une façon plus explicite par le législateur. Sauf pour l'action en limitation de responsabilité, les autres cas ont fait l'objet de peu de commentaires, sinon d'aucun, de la part des juristes.

a) Révocation du capitaine.

La seconde concerne l'article 580 L.m.m. qui permet de révoquer un capitaine d'un navire canadien pour une raison que la cour juge nécessaire, à la demande de tout propriétaire du navire ou de son agent, ou du consignataire du navire, ou d'un lieutenant breveté, ou du tiers ou plus de l'équipage, avec le pouvoir additionnel de le remplacer par un autre. Malgré le caractère disciplinaire d'une telle procédure, cette dernière n'en demeure pas moins un recours civil sommaire en congédiement du maître du navire dont le lien contractuel avec le ou les propriétaires est indéniable. Morin lui-même affirme sans aucune réserve qu'il s'agit là d'une compétence exclusive de la juridiction d'amirauté (743).

b) Action en limitation de responsabilité.

D'autre part l'article 648 L.m.m. (744) attribue à la Cour d'Amirauté plusieurs pouvoirs exceptionnels lors d'une demande de limitation de responsabilité d'un propriétaire de navire dans les cas de dommages prescrits à l'article précédent

743. MORIN, loc. cit., p. 180.*

744. Le premier paragraphe de cet article fut modifié à l'Annexe B de la Loi sur la Cour fédérale.

notamment celui "[...] d'arrêter toutes procédures pendante devant une cour relativement à une affaire [...]", d'en décréter et d'en répartir le montant. Communément cette procédure extraordinaire se dénomme "action en limitation de responsabilité" et confère au tribunal maritime canadien un statut de préséance à l'encontre de toute autre cour au tribunal. Ainsi nul autre ne pourrait se prévaloir de telles prérogatives puisque la Cour d'Amirauté y est nommément désignée.

L'exclusivité de cette compétence ne découle pas tellement de l'application de la règle de limitation de responsabilité proprement dite, car tout autre organisme judiciaire doit respecter les dispositions de droit substantif de l'article 657 L.m.m., mais plutôt de son mode de réalisation dans les cas de plusieurs poursuites civiles (745).

- c) Saisie préalable du navire avant l'institution d'une action civile.

Deux articles de la L.m.m. du Canada dont il fut déjà fait état autorisent la Cour d'Amirauté à détenir un navire avant même que ne soient instituées des procédures civiles (746), et cela afin d'éviter qu'un navire ne se soustrait aux autorités judiciaires canadiennes; il s'agit en

-
745. BRISSET, loc. cit., p. 75 où l'auteur indique que "Cette poursuite appelée action en limitation de responsabilité doit être intentée devant la Cour de l'Echiquier". Au moment de la rédaction du cours de Me Brisset, l'article 648 L.m.m. indiquait Cour de l'Echiquier (sans préciser si ce devait être en amirauté), et non Cour d'Amirauté comme ce l'est aujourd'hui. Voir aussi CHAUVIN, loc. cit., p. 90.
746. BRISSET, loc. cit., p. 159.

occurrence des articles 685 et 702 L.m.m. dans les cas d'avaries occasionnées dans une partie quelconque du monde par un navire étranger à des biens de Sa Majesté ou de l'un de ses sujets ainsi que les réclamations des arrimeurs et soutiers. Nul doute que ce pouvoir de détention anticipée lors d'une réclamation civile, sur simple dépôt d'une plainte, contraste avec les principes juridiques traditionnellement reconnus, et c'est pourquoi nous ne saurions douter du caractère exclusif de cette compétence du tribunal maritime; cependant, ainsi qu'il le fut déjà souligné, la compétence quant au fond du litige n'en demeure pas moins concurrente.

Enfin les articles 23, 24 et 27 de la Loi sur l'immersion de déchets en mer (1974-75 S.C. c. 55) dont la date de mise en vigueur fut le 13 décembre 1975 (Gazette du Canada, Partie I, 22 novembre 1975, p. 5107), octroient certains pouvoirs à la Cour fédérale en regard des navires, aéronefs et leur cargaison qui font l'objet de procédures de mise sous sequestre et confiscation, notamment leur remise en possession et la protection des droits des créanciers.

Paragraphe 2: Concurrence en matière pénale.

Seule la Loi sur la marine marchande du Canada octroie dorénavant à la Cour d'Amirauté une juridiction pénale, laquelle appert des plus restreintes. Son caractère concurrent découle des nombreuses dispositions de la Partie XVII, plus précisément les articles 675 à 701 L.m.m., indiquant que les poursuites pour actes criminels et infractions doivent être entendues par.

les autorités judiciaires qui y sont désignées, généralement les mêmes qui agissent en vertu du Code criminel. Trois articles retiennent l'attention.

Le premier est 91 L.m.m. qui l'autorise le recouvrement des amendes dues par suite de l'emploi d'un pavillon irrégulier par des navires devant battre les couleurs nationales canadiennes; il est à remarquer que cette compétence se limite au recouvrement de l'amende, et non semble-t-il à l'audition de l'infraction proprement dite.

Quant au second, soit l'article 93 L.m.m., il permet à chaque fois qu'un navire est devenu sujet à confiscation pour quelque violation des dispositions de la Partie I relative à l'inscription, enregistrement, immatriculation et délivrance de permis, de la remettre en adjudication devant la Cour d'Amirauté à la demande de tout officier désigné; les circonstances qui peuvent donner lieu à de telles procédures sont prévues aux articles 25, 28, 42, 85, 87, 88 et 89 L.m.m.

Enfin dans tous les cas de contravention aux dispositions de l'article 450 L.m.m. relatives au transport, même éventuel, de marchandises dangereuses à bord d'un navire canadien "[...] la Cour d'Amirauté peut, sur demande faite par le propriétaire, l'affréteur ou le capitaine du navire, ou en leur nom, déclarer ces marchandises confisquées et ordonner qu'il en soit disposé selon qu'elle l'ordonne" (Article 451 L.m.m.).

La Cour d'Amirauté possède également au titre de l'article 704 L.m.m. le pouvoir de confisquer toute marchandise de guerre qu'on s'apprête à expédier à bord d'un navire dans un pays ou territoire désigné par le gouverneur en conseil. Il semblerait cependant que le navire lui-même ne soit pas sujet à cette procédure, ainsi que le suggère le cinquième paragraphe:

(5) Lorsque des objets sont pris à bord d'un navire ou transportés par un navire, en contravention avec le présent article, la Cour d'Amirauté ou, dans tout autre pays du Commonwealth, toute cour exerçant une juridiction aux termes du paragraphe 712(2), peut déclarer ces objets et tous emballages ou récipients les contenant comme étant confisqués, et ils le sont dès lors, et, en cas de confiscation, il en est disposé selon que la cour le prescrit.

Paragraphe 3: Exclusivité en matière d'appel.

En vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada, la Cour d'Amirauté agit à l'occasion à titre de juridiction d'appel; l'exclusivité de ses fonctions ne fait alors aucun doute puisqu'elle y est nommément désignée et qu'il s'agit d'un recours d'une nature purement statutaire. Avant de procéder à leur analyse, indiquons qu'en ces cas l'article 30 de la Loi sur la Cour fédérale prévoit que ces appels doivent être logés devant la Division d'appel, à moins d'une Règle expresse qui les assigne à la Division de première instance:

30. (1) La Cour d'appel a compétence exclusive pour entendre et juger tous les appels qui peuvent, en vertu de quelque loi du Parlement du Canada, sauf la Loi de l'impôt sur le revenu, la Loi de l'impôt sur les biens transmis par décès et la Loi sur la citoyenneté canadienne, être interjetés devant la Cour fédérale.

(2) Nonobstant le paragraphe (1), les Règles peuvent transférer à la Division de première instance la compétence de la Cour d'appel pour entendre et juger d'une catégorie particulière d'appels.

Il en existe trois, tous de nature administrative.

1. C'est ainsi qu'en vertu de l'article 458 L.m.m. tout propriétaire mécontent de la décision d'un inspecteur qui a jugé son navire innavigable suivant les circonstances prévues à l'article 453 L.m.m. peut interjeter appel à la Cour d'Amirauté; cette dernière pourra alors rendre l'ordonnance qui lui apparaît la plus appropriée, incluant même celle d'ordonner une nouvelle inspection par une ou plusieurs personnes compétentes. Il faut noter la Règle 1015 de la Cour fédérale qui assigne à titre dérogatoire cette compétence à la Division de première instance.

2. En second lieu on notera le paragraphe 566(3) L.m.m. qui autorise un appel à la Cour d'Amirauté d'une décision portant annulation ou suspension du certificat d'un capitaine, d'un lieutenant ou d'un mécanicien, ou du brevet d'un pilote (747) par suite d'une investigation formelle en conformité des articles 548 à 568 L.m.m. inclusivement lorsqu'une demande de reprise ou de nouvelle audition n'a pas été faite ou a été rejetée. Il est à remarquer que l'article 569 L.m.m. qui autorise le Ministre des transports à ordonner une enquête sur la capacité et la conduite des officiers de marine, et d'y nommer toute personne ou un juge de la cour d'Amirauté, constitue en ce dernier cas un attribut de cet officier judiciaire et non pas de la Cour d'Amirauté elle-même.

3. Le Parlement a également prévu dans cette loi la constitution d'une autorité judiciaire d'une nature fort particulière qu'il dénomme spécifiquement "cour ou tribunal maritime" et dont les fonctions et pouvoirs sont élaborés aux articles 570 à 579 L.m.m. inclusivement. Il ressort des articles 570, 571, 574, 577 et 578 L.m.m. que la fonction primordiale de ce tribunal est de disposer des affaires afférentes aux activités d'un navire canadien ou de son personnel à l'extérieur du Canada. Le paragraphe 579(1) traitant du droit d'appel à la Cour d'Amirauté se lit en ces termes:

747. Exemples: Bélisle v. Min. des Transports, 1962 - 2
R.C.E. 347; Bernier v. Min. des Transports, 1967 - 1
R.C.E. 191, et Le Min. des Transports v. Pollack, 1970
R.C.E. 981.

579(1) Toute personne lésée par l'ordonnance d'un tribunal maritime qui enjoint la confiscation de gages, ou par la décision d'un tribunal maritime au sujet de gages, d'amendes, ou de confiscations, peut interjeter l'appel à la Cour d'Amirauté, de la matière et sous réserve des conditions et dispositions que peuvent prescrire les règles de ladite cour, et, sur cet appel, cette dernière peut confirmer, annuler ou modifier l'ordonnance ou la décision ayant donné lieu à l'appel, selon qu'elle le juge équitable.

Il s'avère intéressant de remarquer que les cas où un appel peut être interjeté sont relativement restreintes par rapport aux pouvoirs de sentence que sont habilités à rendre ces cours maritimes.

Enfin soulignons à titre informatif que bien qu'il ne puisse s'agir à proprement parler de l'exercice d'un droit d'appel en amirauté, un recours peut être logé, au titre de l'article 64 de la Loi nationale sur les transports (1970 S.R.C. c. N-17), devant la Cour fédérale sur toute question de droit ou de compétence à l'encontre des décisions de la Commission canadienne des transports dont la juridiction englobe une certaine réglementation économique des activités maritimes (748).

Paragraphe 4: Exclusivité en matière de prises de guerre.

Comme il fut donné de le souligner plus tôt, l'exercice de cette juridiction a toujours revêtu un caractère extraordinaire qui se rattachait au pouvoir royal de disposer des

748. CANTIN, Serge A., La Commission canadienne des transports et son rôle en matière maritime, Revue annuelle 1975-76 de l'Association des propriétaires de navires du Saint-Laurent Inc, p. 19. Voir à titre d'exemple d'un tel recours l'affaire Seafarers International Union of Canada v. C.N.R. et C.P. Ltd. v. C.N.R., 1976 - 2 C.F. 369.

biens saisis en mer aux mains de l'ennemi en temps de guerre. A proprement parler cette compétence n'a jamais constitué dans le système britannique un attribut intrinsèque de l'amirauté et de ses tribunaux, mais leur fut traditionnellement délégué à titre d'organisme le plus apte à s'acquitter de cette tâche. Cette même tradition fut donc observée au Canada et puisque le Parlement détient en vertu de l'article 91(7) de la constitution canadienne la compétence législative en matière de milice, de service militaire et naval ainsi que de défense, il assigna cette juridiction soit successivement à la Cour de l'Echiquier et à la Cour fédérale (749). Ainsi qu'il le fut toujours admis dans le système de droit public anglais, le caractère exclusif de cette compétence ne saurait être mis en doute, et par conséquent la même règle doit être retenue au Canada.

Section 2: Situation paradoxale créée par le caractère concurrent de cette compétence civile d'amirauté.

La concurrence de compétence civile à l'égard de certains sujets de droit maritime ne prévaut pas sans soulever quelques difficultés dans l'administration de la justice, d'autant plus que chacun de ces niveaux juridictionnels relève d'une autorité législative distincte. Ces deux problèmes inhérents consistent d'abord en un conflit d'intérêt possible entre deux juridictions et en second lieu la sanction d'un droit distinct par l'une ou l'autre d'entre elles.

749. Loi canadienne sur les prises, 1970 S.R.C., c. P-24, art. 3, tel que modifié à l'Annexe B de la Loi sur la Cour fédérale.

Paragraphe 1: Conflit d'intérêt possible entre deux niveaux juridictionnels.

L'étude de ce sujet requiert une identification des avantages et difficultés les plus usuelles et des éléments de solutions qui furent jusqu'ici formulés.

A. Avantages et Difficultés.

La situation la plus fréquente à laquelle peut donner lieu cette règle juridique est le cas où des demandeurs s'adressent à des cours distinctes pour la reconnaissance de leurs droits, notamment lorsque ces derniers originent de circonstances identiques. En général cette divergence de choix quant au forum des débats découle de la prise en considération de motifs et d'objectifs divers dont il faut scrupuleusement déterminer le poids respectif.

Parmi les considérations qui militent en faveur du tribunal d'amirauté, citons, ainsi que le fait W. Morin, la simplicité de la procédure, la plus grande disponibilité de ses services, la familiarité des juges avec les réclamations maritimes, la souplesse du droit maritime anglais (750), et nous permettons d'ajouter la promptitude à disposer des affaires qui lui sont soumises:

Where there is concurrent jurisdiction, the general rule is to bring the action in the Admiralty Court for the remedies obtainable in that court are more efficient, and the procedure simple and more expeditious. (751)

750. MORIN, loc. cit., pp. 178-179.

751. Supra n. 579.

De même une autre considération majeure dans ce choix est la recherche du remède le plus efficace qu'un organisme judiciaire puisse offrir. Sur ce point les juridictions d'amirauté emportent la palme chaque fois qu'une action in rem est juridiquement et physiquement possible, car ce recours s'ajoute à la seule action personnelle dont disposent les autres cours.

Il sera souvent possible grâce à ce moyen procédural de faire en sorte qu'une action soit entendue et un jugement éventuellement exécuté contre un défendeur à l'étranger dont le seul avoir temporairement au pays consiste en ses biens voués à une expédition maritime.

Pour sa part, Me Chauvin concluait en ces termes au sujet des avantages de l'exercice des recours devant la Cour fédérale:

"L'exercice des recours devant la Cour fédérale présente à mon avis des avantages importants:

1. En matière maritime: le droit à la saisie avant jugement.
2. En toutes matières:
 - La faculté d'aller plus vite à procès (le procureur d'un demandeur, en exerçant diligence et en obtenant la collaboration des procureurs des autres parties, peut aller à procès dans les six ou sept mois de la date de signification de sa plaidoirie introductive d'instance).
 - La possibilité pour le praticien d'agir dans tout le Canada.

- Le remède de la décision préliminaire (Règle 474) et la possibilité d'aller à procès sur la question de l'obligation seulement, sous réserve d'une référence en matière de quantum au cas de jugement favorable au demandeur sur la question de l'obligation.

Enfin, je crois devoir signaler encore l'avantage éventuel suivant: la concentration des décisions judiciaires. Si les praticiens soumettaient tous leurs litiges devant cette même Cour fédérale, il deviendrait alors plus facile pour tous les juristes de se tenir au courant des jugements au fur et à mesure qu'ils seraient rendus et, d'autre part, il serait plus facile pour les juges instruisant les demandes d'accumuler une érudition de "spécialistes".^o (751a)

Par ailleurs, et c'est là certes l'élément qui favorise le plus les tribunaux civils ordinaires, le désir d'élargir les cadres du débat forcera à éliminer comme option une juridiction maritime puisque ces dernières ne détiennent au Canada qu'une compétence statutaire restreinte. Les propos du juge Jackett siégeant en appel de la décision de première instance du juge Sheppard démontrent l'importance de circonscrire le champ juridictionnel du tribunal:

The first question is whether or not the second action is within the jurisdiction of the court. If beyond the jurisdiction, the Court being a statutory Court "cannot proceed further in the case"; *Molvery v. Neasho*, (1919 Ex. C.R. 1 at p. 6, and therefore cannot consolidate the second action. (752)

751a. CHAUVIN, Roland G., La Cour fédérale, juridiction et procédure -- Amirauté, Cours de formation permanente no. 22, Barreau du Québec 1977, p. 71, aux pp. 101 et 102.

752. Supra n. 552, id., à la p. 377.

Les conséquences d'une telle situation furent aussi illustrées d'une façon toute à fait particulière dans The Comosum (753) et The Protostatis (754) alors que la Cour de l'Echiquier siégeant en amirauté détenait la compétence requise pour disposer de la demande principale, mais non de la demande réconventionnelle qui élargissait trop les cadres du débat et échappait à sa compétence; dans le dernier de ces arrêts le juge Wells du district d'amirauté d'Ontario ne manqua pas de souligner l'anomalie qui pouvait découler de cette situation (755).

En second lieu la situation pourra se présenter où quelque autorité tentera de saisir des biens contre lesquels l'une ou l'autre de ces juridictions aura déjà exercé ses prérogatives; notons seulement à titre d'exemples les cas de liquidation de biens ou de procédure en matière de faillite, ou lorsque des biens font l'objet d'une poursuite in rem.

Finalement la question plus générale du contrôle de la légalité des actes de cette juridiction maritime s'avère intéressante en vue d'assurer à tous égards le respect de ces lois d'organisation judiciaire. Quels sont donc au Canada les principes applicables puisqu'il fut déjà fait état qu'en Angleterre une situation analogue avait prévalu jusqu'en 1873, bien que dans un contexte institutionnel différent (756)?

753. 1906 - 10^e R.C.E. 348.

754. 1968 - 67 D.L.R. (2d) 174.

755. Id., pp. 180-181.

756. Mamison and Co. v. Merny, (1774) E.R. vol. 167, p. 500, et The John and Mary, E.R. vol. 166, p. 1221.

B. Eléments de solutions.

Le concept sous-jacent à la solution de ces difficultés consiste en une vision globale du système judiciaire au Canada où malgré l'existence d'une double autorité législative, les divers organismes doivent tendre à former un tout harmonieux. Bien que cette idée n'ait point été rapportée aussi formellement dans la jurisprudence, elle demeure néanmoins un postulat discret dans la formulation des trois règles suivantes qui guide le comportement du tribunal maritime fédéral.

Tout d'abord la Cour de l'Echiquier, et dorénavant la Cour fédérale du Canada, dans l'exercice de sa compétence maritime ne doit pas être considérée comme un tribunal inférieur, comme ce fut le cas jadis pour la Haute Cour d'Amirauté en Angleterre et les cours de vice-amirauté dans les colonies britanniques; en conséquence cette juridiction fédérale n'est pas soumise au pouvoir de contrôle judiciaire des tribunaux de droit commun. L'unique remède à l'encontre de ses décisions réside donc dans le processus normal d'appel prévu par sa loi organique. Cette constatation ressort de l'arrêt Canadian Imperial Bank of Commerce v. Mackenzie et al où cette opinion fut faite l'unanimité. Les propos du juge Campbell sont particulièrement éloquentes à cet égard:

I find myself in agreement with his opinion that a judgment of a Superior Court, such as the Exchequer Court, cannot be attacked collaterally by other proceedings in another Court for an error in fact or law on the part

of the original Court acting within the sphere of its jurisdiction. The remedy, if any, is by further proceedings in the original Court, or by resort to a competent Court of appellate jurisdiction. (757)

Aussi la cour d'amirauté comme tout autre, doit tenir compte de toute autre disposition législative, aussi bien provinciales (758) que fédérales (759) susceptibles en matière judiciaire d'affecter les droits des parties ou litige, et par voie de conséquence le mode d'exercice de sa juridiction. De même elle n'hésita point à considérer comme son homonyme anglaise les théories de litispendance (760) et de l'autorité de la chose jugée (761). A cet égard il appert que la maxime latine "prior tempore prior jure" ait inspiré les tribunaux ainsi que le fit remarquer la Cour de Vice-Amirauté dans The Isabella (762).

D'ailleurs une décision de 1653 en Angleterre démontre le refus de la Haute Cour d'Amirauté d'intervenir lorsque les tribunaux de common law se furent déjà immiscé dans une affaire (763). Bien que dans le cadre d'une contestation civile ordinaire opposant le droit d'exécution de deux tribunaux provinciaux

757. 1969 - 4 D.L.R. (3d) 405.

758. The S.S. Imperial, 1909 - 12 R.C.E. 243; The SS. Canada, 1910 - 13 R.C.E. 463; The S.S. Catala, 1928 R.C.E. 83 et 1927 - 4 D.L.R. 426; The Ethel Q., supra n. 681, et Le Leecliffe Hall, 1970 R.C.E. 871.

759. The Iona, 1921 - 20 R.C.E. 327 et Le Calgary Catalina, 1970 R.C.E. 1007.

760. The Ship Comer, 1970 R.C.E. 12

761. The Bella, 1922 - 21 R.C.E. 305 et supra n. 662.

762. I STUART's V.-A. R. 134.

763. Gold v. Southwood, E.R. vol. 167, p. 555.

distincts à l'égard de biens déjà sur le coup d'un saisi-arrêt, récemment la Cour Suprême du Canada, par la voix du juge en chef Laskin, commentait ainsi:

Since the two banks were already subject to the Quebec garnishment when the Manitoba proceedings began, the Manitoba judgment calls upon them to be faithless to the competent order of a sister judicial district. This Court with a reviewing and controlling authority over both the Courts of Manitoba and of Quebec, cannot be expected to support such a call. (764)

A la lumière de cette décision, nul doute que ce même principe continuerait comme par le passé à régir les rapports de la Cour fédérale en sa juridiction d'amirauté avec les tribunaux provinciaux ainsi que deux récentes décisions de la Cour d'Appel (Québec) l'illustrent. Tout d'abord l'affaire Construction du St-Laurent Inc. v. Tande Shipping Ltd. dont les événements donnaient lieu à des poursuites parallèles en Cour fédérale et en Cour supérieure et au cours de laquelle la Cour d'Appel a unanimement rejeté l'exception de litispendance au motif que les principes sous-jacents à cette règle, lesquels s'inspirent de la règle de l'autorité de la chose jugée n'étaient pas satisfaits:

The principles governing such an exception are well established. They are the same as those which govern the authority of a final judgment as set forth in Art. 1241 C.C., which reads as follows:

764. Bank of Montreal et al. v. Metropolitan Investigation and Security et al.; 1975 - 50 D.L.R. (3d) 76, et p. 83.

The authority of a final judgment (res judicata) is a presumption juris et de jure; it applies only to that which has been the object of the judgment, and when the demand is founded on the same cause, is between the same parties acting in the same qualities, and is for the same thing as in the action adjudged upon.

It is the application of these principles to specific cases that may give rise to difficulty.

It may be that the action in the Federal Court and the warranty proceedings in the Superior Court are founded on the same cause, but they are not exactly between the same parties or for the same thing. It is obvious that Shell, the plaintiff in the action in the Superior Court, is not a party in the Federal Court, but this alone might not be a fatal objection because Shell is not directly involved in the warranty proceedings. More important is the fact that an entirely different type of demand is made upon Respondent. In the action in the Federal Court it is impleaded only as the owner of the barge, against which Appellant alleges to have a maritime lien. No personal condemnation is sought against it, except for costs in the event of contestation. In the warranty proceedings it is alleged that Respondent is at fault for having furnished a barge in poor condition not properly equipped. The same is true of Federal Marine Terminals, which in the Federal Court is impleaded only as having the legal possession of the cargo, having any personal condemnation being sought except for costs in the event of contestation, while in the present proceedings a joint and several condemnation is asked.

In general, I do not find that the same thing is demanded in the two actions. The action in the Federal Court is for a specific sum of money. The warranty proceedings have the usual conclusions, calling upon the Defendants-in-Warranty, including Respondent, to assume the defence of the principal action or, alternatively, asking that they be condemned to indemnify Appellant As Plaintiff-in-Warranty. No one seems to ques-

tion that the amount of Shell's claim against Respondent was included in the amount originally claimed by Appellant in Federal Court under para. 21B of its statement of claim, and it may be that Appellant erred in including in its claim an item that it had not paid and which was to become a subject of litigation between Shell and itself. This has, however, been corrected by the amendment made to its statement of claim in the Federal Court, where this item is no longer in issue.

I recognize that there is a possibility of conflicting judgments in the two courts, but this is not in itself a sufficient reason for dismissing one of the actions. It is partly to lessen the dangers of such conflicts that we have arts. 270 to 273 of the Code of Civil Procedure. (765)

Aussi doit-on remarquer la pertinence de la dernière observation du juge Montgomery puisqu'elle souligne la difficulté à laquelle peut donner lieu la coexistence de cette dualité de juridiction dont les critères de sélection revêtent de multiples facettes.

Cependant dans la toute récente affaire du navire The Answer qui a défrayé les manchettes internationales, la Cour d'appel annula un jugement de la Cour supérieure octroyant la possession immédiate du navire à une personne autre que celle à laquelle la Cour fédérale en avait préalablement octroyé la possession provisoire jusqu'à la détermination du droit de propriété ou motif de litispendance devant la Cour fédérale, et c'est en ces termes que s'exprima le juge Dubé:

Quant à la requête pour possession immédiate, le juge de première instance lui a fait droit en acceptant la preuve faite par l'intimé à l'effet que le navire était actuellement en danger de perte entre les mains de l'appelant. Enfin, le premier juge a rejeté la requête en irrecevabilité pour motif de litispendance pour la raison qu'à son point de vue,

cette requête était prématurée étant donné que la preuve n'établissait pas suffisamment clairement que les procédures en Cour fédérale étaient bien en vue d'établir le droit de propriété de l'intimée tout comme les procédures prises devant la Cour supérieure.

Avec déférence, je dois dire immédiatement que je ne suis pas d'accord avec cette dernière décision du premier juge: à mon avis, les pièces produites au dossier établissent clairement que dans les deux causes, soit celle en Cour supérieure comme celle en cour fédérale, il s'agit bien d'un litige entre les mêmes parties, c'est-à-dire entre l'appelant Paul-Emile Caron et entre l'intimée Vitral Compania Naviera S.A.; de plus, il s'agit exactement du même objet, c'est-à-dire la propriété du navire The Answer. Dans ces circonstances, les procédures devant la Cour fédérale ayant débuté le 27 décembre 1973, et celles en Cour supérieure ayant débuté longtemps plus tard, alors que celles en Cour fédérale étaient encore pendantes, il n'y a pas d'autre alternative que de rejeter toutes les procédures en Cour supérieure pour raison de litispendance. (766)

Le fait par ailleurs que deux juridictions distinctes soient appelées à s'exécuter sur les mêmes biens ne signifie pas nécessairement que l'un d'eux doivent s'abstenir d'intervenir, mais néanmoins chacun ne pourra prétendre à une intervention que dans la mesure des droits qu'il a à sanctionner. C'est ainsi que dans The Huron (766a) le juge du district d'amirauté d'Ontario a maintenu la validité d'un mandat d'arrêt contre un navire qui était déjà sous le coup d'un bref fieri facias de la Cour suprême

766. Paul-Emile Caron v. Vitral Compania Noviera S.A., 1976
C.A. 703, à la p. 704.
766a. 1936 - 3 D.L.R. 189.

de la même province, s'inspirant sans doute de la situation analogue qui s'était présentée en Angleterre dans The James W. Elwell (766b) où chacun des tribunaux d'amirauté et de Common Law ont agi de concert dans l'exécution de leur jugement respectif.

Paragraphe 2: Sanction possible d'un droit distinct selon la juridiction concernée.

Le second problème que soulève le caractère concurrent de la compétence maritime fédérale consiste à se demander si le droit sanctionné par l'une ou l'autre juridiction est semblable ou différent.

Ainsi qu'il fut déjà souligné, le Parlement du Canada a dicté dans ses lois d'organisation judiciaire, successivement à la Cour de l'Echiquier et à la Cour fédérale, la nature de leur comportement et l'essence des principes juridiques à observer. Cette directive ne s'applique cependant pas aux tribunaux provinciaux de juridiction civile qui obéissent tant en matière de procédure que de droit applicable à des règles d'une nature fort différente; en effet l'autorité législative fédérale n'a jamais décrété la nature intrinsèque du droit maritime canadien, c'est-à-dire autrement que pour l'organisation et le fonctionnement de ses tribunaux d'amirauté.

La difficulté se résume donc à déterminer s'il existe au Canada une notion unique et compréhensive de ce qu'est le droit maritime privé qui correspondrait en tout point au concept

que s'en fait l'autorité fédérale dans ses lois d'organisation judiciaire, ou si au contraire cette notion n'est possible qu'à l'égard de ces règles précises de droit substantif qu'a édicté la Parlement canadien dans certaines de ses lois maritimes, telles par exemples la Loi sur la marine marchande du Canada ou la Loi sur le transport des marchandises par eau (1970 S.R.C. c. C-15); dans les autres cas faudrait-il s'en remettre au droit privé qui prévaut dans chacune des provinces? Aussi dans cette dernière alternative les principes fondamentaux du droit maritime privé ne seraient-ils point susceptibles de varier considérablement en fonction de la juridiction appelée à intervenir?

Il appert que dans les provinces de tradition de common law cette question soulève moins de controverses puisque les concepts juridiques observés par les juridictions d'amirauté furent en majeure partie reconnus ou même assimilés à diverses époques en Angleterre par les tribunaux ordinaires (767), cependant que le juge Ritchie de la Cour suprême du Canada endosait en 1972 l'opinion suivante à l'effet qu'il existe certaines différences entre la common law et le droit d'amirauté:

I think that in the exercise of the equitable jurisdiction of this court and in view of the fact that the Admiralty Court has always proceeded upon other and different principles from that on which the common law principles appear to be founded, that the plaintiff is in this case entitled to the claim of interest as allowed by the court below, in its formal order for judgment. (768)

767. Supra n. 574.

768. The Pacifico, 1925 R.C.E. 32, à la p. 38, et approuvé dans Canadian General Electric Co. Ltd. v. Pickford & Black Ltd.; 1972 R.C.S. 52, à la p. 57.

Aussi les retrace-t-on en substance dans le système juridique des neuf provinces canadiennes de common law malgré qu'à certains égards puissent subsister certaines divergences. Cependant elle suscite un très vif intérêt pour les juristes québécois du fait que l'Acte de Québec y a préservé l'application d'un droit privé d'une nature fort distincte qui ne s'apparente guère à celle de la common law (769), et que les tribunaux ont pour tâche de sanctionner en tenant compte des modifications qui ont pu y être apportées par les autorités législatives compétentes:

Selon Antonio Perrault, l'ordre de préséance des législations qu'auraient à observer les tribunaux civils québécois serait le suivant, ce qui contraste étrangement avec celui des juridictions d'amirauté:

[...], 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. (770)

L'obiter du juge Girouard, dissident dans l'affaire Inverness Railway and Coal Co. v. Jones et al s'avère aussi particulièrement révélatrice:

This digression is not only interesting from an historical point of view; it is not without practical importance in the determination of

769. Supra n. 675, Id., aux pp. 205 et 206 où l'auteur stigmatise cette règle que doivent observer les juges des tribunaux civils québécois.

770. PERRAULT, op. cit., t. 2, p. 575. Aussi BEULAC, Pierre, La responsabilité civile dans la Province de Québec, Montréal, Wilson & Lafleur Ltd., 1948, pp. 828-829.

marine cases, for whenever the Civil Code of Quebec has no provision upon any maritime matter, recourse can be had to the ordinance of 1681 and other French law in force in the Parliament of Paris at the time of the creation of the Superior Council in 1663, or registered by the Council if enacted after its creation, Art. 2613cc. (771)

Ne pourrait-on pas aller aussi loin qu'à suggérer qu'en l'absence de dispositions législatives au contraire qu' de la reconnaissance d'un droit étranger, l'Ordonnance de la Marine de 1681 constitue la pierre angulaire à la solution des litiges maritimes soumis aux tribunaux québécois? Il appert en effet pour le moins difficile de justifier l'application et la reconnaissance des principes fondamentaux du droit maritime de tradition britannique alors qu'en tout autre régime juridique prévaut dans cette province et qu'aucune telle directive de comportement ne fut impartie aux cours provinciales.

L'objection à la reconnaissance de cette théorie énoncée dans l'affaire Symes v. Cuvillier (772) et basée sur le fait que ladite ordonnance n'ait jamais eu force de loi au Bas-Canada vu sa non-insinuation au Conseil Supérieur de Québec est sérieusement secouée devant les arguments présentés par le juge Pouliot lors d'une étude toute spéciale effectuée en 1925 (773).

771. 1918 - 40 R.C.S. 45, à la p. 55. A remarquer qu'il s'agissait d'un appel d'une décision de la Cour du Banc du Roi de la province de Québec, et non d'un tribunal d'amirauté.

772. 1880 A.C. 138, à la p. 157, laquelle décision se fondait à son tour sur Hutchinson v. Gillespie, 4 Moore's P.E. 378 et Les Soeurs Hospitalières de St-Joseph v. Middlemiss, 3 A.C. 1119.

773. Supra n. 116.

Il soutient en effet avec force et vigueur que puisque l'organisme judiciaire de vice-amirauté a effectivement existé et exercé ses fonctions en Nouvelle-France, il a sanctionné le droit maritime français de l'époque contenu dans l'Ordonnance de la Marine de 1681 et par conséquent cette dernière connut une application au Canada et fut effectivement le droit régissant cette activité économique. Le défaut d'insinuation eut-il été d'une gravité telle pour en empêcher la reconnaissance juridique que les plaideurs sous ce régime auraient sans doute soulevé cette informalité. Cette décision lui apparaît donc insatisfaisante et fort discutable; aussi aurait-il souhaité que cette question soit de nouveau soumise aux tribunaux d'une hiérarchie supérieure?

Il ressort de ces quelques observations qu'il n'existe pas actuellement une notion compréhensive et unique de ce que peut être le droit maritime canadien vu le fait que le législateur fédéral n'en a déterminé le contenu que pour les fins d'agir de son propre tribunal; exception faite des dispositions de droit substantif et de portée générale que contiennent certaines lois fédérales et dont la force d'application s'impose certes à tout organisme judiciaire, celles se rapportant à la seule Cour fédérale ne sauraient lier les tribunaux civils provinciaux dont le rôle est de sanctionner soit le droit civil, soit la common law. Cette double organisation judiciaire civile en matière maritime soulève donc une difficulté d'envergure vu la nature différente du droit que ces juridictions ont respectivement pour tâche de sanctionner.

La plus évidente illustration de cette situation nous est certes fournie à l'article 2388 du Code Civil qui loge au Chapitre IV, intitulé "Du privilège ou gage maritime sur les bâtiments, leurs cargaison et leur fret:

2388. Les dispositions contenues dans ce chapitre ne s'appliquent pas aux causes en cour de vice-amirauté.

Les causes devant ce tribunal sont jugées suivant les lois civiles et maritimes d'Angleterre.

La mention de cour de vice-amirauté s'explique du fait de la rédaction qui eut lieu en 1866, mais il ne fait aucun doute qu'elle vaut pour toute juridiction d'amirauté.

Aussi encore plus récemment a-t-on pu déceler dans l'affaire Circle Sales & Import Limited et al v. Wilh, Wilhelmsen et al (773a) cette réticence au niveau de la juridiction d'amirauté fédérale à adopter en matière maritime les solutions que pourrait offrir le droit québécois. Cependant quelques mois plus tard le juge O'Connor de la Cour supérieure du Québec offrait les commentaires suivants dans Miles International Corporation v. Federal Commerce & Navigation Company Limited et al:

Counsel for Plaintiff has referred me to a very recent decision rendered in the Federal Court of Canada by Mr. Justice Alison Walsh on May 27th, 1977 in case No. T-3394-74 Circle

773a. Cour fédérale, Division de première instance,
No. T-3394-74, Jugement en date du 27 mai 1977.

Sales & Import Limited and Worter Merchandising v. Wilh. Wilhelmsen, Barber Lines, Wolfe Stevedores (1968) Ltd., Steveco Terminal Operators Ltd. and The owners and charterers of the ship "Tarantel" et al. In that case Mr. Justice Walsh held that Article 1029 C.C. could not, in any event, be applied because the Bills of Lading could not be interpreted according to the law of Quebec as they were entered into in China and Japan. In the present case there is no reason why the law of Quebec should not be applied in the interpretation of the relationships between the parties. Mr. Justice Walsh did however make the following statement which, under the circumstances, can only be regarded as an obiter:

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

My duty however in the present case is to apply Quebec law as I see it and if it is different from that of the other provinces, I cannot bend it for the sake of uniformity. (773b)

Aussi face au caractère concurrent de cette compétence, le danger existe-t-il de voir émerger devant l'une et l'autre de ces juridictions des principes juridiques qui ne soient point parfaitement en accord, situation qui risquerait d'effriter l'homogénéité du droit maritime national et pourrait "... entraîner certains choix abusifs du forum" (773c).

Enfin un récent énoncé du juge en chef Deschênes de la Cour supérieure dans l'affaire Le Procureur Général du Canada et Claude Vermette c. La Commission des droits de la personne et Bertrand Roy (773d) en regard du champ d'application de l'article 41 de la Loi sur la Cour fédérale qui loge au chapitre des "dispositions concernant le fond" (articles 35 à 44 incl.), exige quelques commentaires additionnels puisque l'article 42 qui promulge le maintien du droit maritime canadien existant s'y trouve également. Cet article se lit ainsi:

42. Le droit maritime canadien existant immédiatement avant l'entrée en vigueur de la présente loi reste en vigueur sous réserve des modifications qui peuvent y être apportées par la présente loi ou toute autre loi .

En l'espèce ce distingué juriste refusa l'interprétation à l'effet que l'article 41 qui traite de la non divulgation de documents dans l'intérêt public lorsque un ministre de la Couronne le certifie dans un affidavit, ne s'appliquent qu'aux tribunaux constitués en vertu de l'article 101 A.A.B.N., et à ce sujet offrit le commentaire suivant après avoir néanmoins indiqué que l'expression critique était "un tribunal"

(en anglais "any court"):

"Mais de ce que, l'article 41 se trouvant dans la Loi sur la Cour fédérale, il suive que seules les cours formées sous l'article 101 puissent l'appliquer: cette Cour avoue son incapacité de suivre ce raisonnement. La Loi sur la Cour fédérale est une loi fédérale et tous les tribunaux du pays doivent, le cas échéant, l'appliquer peu importe qu'ils soient constitués sous l'article 101 ou sous l'article 92.14 de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique, ou autrement". (773e)

Qu'en est-il donc de l'article 42 qui énonce le maintien du droit maritime canadien existant après en avoir défini le contenu à l'article 2 d'interprétation? Serait-ce suggérer, suite aux remarques du juge Deschênes, que dorénavant tous les tribunaux, indifféremment de leur origine législative, doivent sanctionner ce droit dont l'application relevait de la Cour de l'Echiquier du Canada en sa juridiction d'amirauté et que l'ordre de préséance des diverses sources de droit doit être modifié en conséquence? En réponse à ces questions, les remarques suivantes apparaissent pertinentes:

1. A la différence de l'article 41 que considérait le juge Deschênes, l'article 42 ne s'adresse pas spécifiquement à tous les tribunaux.
2. Contrairement à l'article 41 qui serait de droit nouveau, l'article 42 ne serait que déclaratoire du statut du droit maritime canadien dont la Cour fédérale doit sanctionner l'application au chapitre de l'article 22, soit une disposition à caractère transitoire.

3. Pour opérer un changement majeur sur une question aussi fondamentale, il y aurait eu de toute évidence nécessité de formuler un texte législatif explicite à cet effet.
4. L'article 42 doit s'apprécier dans le contexte des articles 22 et 43 qui, en plus de déterminer les sujets de compétence de la Cour fédérale, en énonce la compétence en matières personnelles ou réelles dans le cadre de procédures en amirauté, compétence qui échappe actuellement aux tribunaux provinciaux.

Pour toutes ces raisons, il semblerait qu'on ne puisse attribuer par analogie à l'article 42 la même interprétation que celle que le juge en chef Deschênes a élaboré en regard de l'article 41 L.C.F., mais si une interprétation différente devait prévaloir nous soumettons que cette disposition n'a pour objet que de confirmer la situation antérieure suivant laquelle chaque tribunal sanctionne ce droit suivant ses propres attributs, et non pas d'en bouleverser les mandats respectifs.

Section 3: Particularisme d'une théorie jurisprudentielle: Exclusivité quant à la sanction des privilèges maritimes.

Au cours des âges prit forme en Angleterre une théorie jurisprudentielle, transmise par la suite au Canada, à l'effet que seule une juridiction d'amirauté était compétente pour pleinement réaliser les privilèges maritimes puisqu'elle était l'unique organisme judiciaire à pouvoir procurer le "remedy" de

la procédure in rem (774). Pour disposer de ce sujet, un premier paragraphe sera consacré à son fondement historique et le second aux éléments de solution qui furent émis au Canada. Nous ignorons volontairement ici l'étude des subtiles développements des théories dites "de la personnification" et "procédurale" en regard de l'action in rem, puisque le tout déborderait largement les cadres de notre travail, pour ne retenir que l'aspect juridictionnel; d'ailleurs le Dr. Wiswall traite d'une façon érudite de ces complexes questions dont les conséquences juridiques sont des plus sérieuses bien que parfois insoupçonnées (775).

Paragraphe 1: Fondement historique.

Ainsi que l'affirme Burchell, la notion de privilège maritime revêt dans le droit d'amirauté de tradition anglaise un caractère fort particulier, constituant à son dire "[...] the most outstanding example in English jurisprudence of legislation by a court of justice" (776). Elle émergea des luttes interjuridictionnelles que se livrèrent les partisans de l'amirauté et de la common law dont l'enjeu était pour les premiers de résister au désir des seconds de départir la Haute Cour d'Amirauté de certains de ses attributs procéduraux distinctifs, notamment son intervention coutumière à l'encontre du navire, ou d'autres biens voués à l'expédition maritime, et l'acceptation d'un cautionnement pour en assurer la libération. Le concept de "privilège maritime" qui devint en un temps la pierre d'achoppement de la juridiction

774. Le lecteur se rapportera à nos commentaires antérieurs sur l'importance de la théorie des "remedies" dans le développement des institutions judiciaires britanniques supra p. 65.

775. Supra n. 26.

776. BURCHELL, *op. cit.*, p. 5.

d'amirauté fut le résultat, ainsi que le met si brillamment en évidence le professeur Ryan, d'une graduelle évolution:

What can be said to have happened in England between, say, the days of Coke and the middle of the nineteenth century, was a sculpturing process. As each case or series of cases was decided, the rough outline of the maritime lien began to be dimly perceived. (777)

Son essence et sa définition ne furent en effet formulés qu'en 1851 par le Conseil privé dans The Bold Buccleugh en pigeant aux sources du droit civil qui avait grandement inspiré les juristes de l'amirauté:

A maritime lien is the foundation of the proceeding in rem, a process to make perfect a right inchoate from the moment the lien attaches; and whilst it must be admitted that where such a lien exists, a proceeding in rem may be had, it will be found to be equally true, that in all cases where a proceeding in rem is the proper course, there a maritime lien exists which gives a privilege or claim upon the thing, to be carried into effect by legal process. This claim or privilege travels with the thing, into whatsoever possession it may come. It is inchoate from the moment the claim or privilege attaches, and a lien carried into effect by legal process, by a proceeding in rem, relates back to the period when it first attached. (778)

Il importe de préciser immédiatement que cet énoncé ne fit par la suite que l'objet d'une seule réserve, soit à l'égard de l'inverse de la proposition principale suggérant qu'à toutes les fois qu'il y a utilisation de la procédure in rem, se rencontre également un privilège maritime; i.e. "[...]

777. RYAN, loc. cit., p. 196.

778. E.R. vol. 13, p. 884.

it will be found to be equally true, that in all cases where a proceeding in rem is the proper course, there a maritime lien exists, [...]"

Cette mise au point fut clairement émise par le Dr Lushington quatorze ans plus tard dans The Mary Ann:

There is a clear distinction between a maritime lien and a claim the payment of which the Court has power to enforce from the ship and freight. A maritime lien springs into existence the moment the circumstances give birth to it, as damage, salvage, and wages. But it does not follow that because a claim may, by act of parliament, be enforceable against these, that therefore it is created a maritime lien. (779)

Cette croyance que la juridiction d'amirauté était co-extensive à l'existence d'un privilège maritime, et vice versa, était le résultat d'un long processus évolutif tendant à trouver de nouvelles assises juridiques à la compétence de la Haute Cour d'Amirauté, mais fut subséquemment corrigée. Les propos suivants de Lord Bramwell et Lord Fitzgerald illustrent bien cette théorie:

I cannot help thinking that the confusion which exists in them is attributable to a notion that Admiralty jurisdiction only existed where there was a maritime lien, so that to give jurisdiction was to give a lien. (780)

et

It must now be taken as established that prior to 1840 the Court of Admiralty did exercise a jurisdiction in rem for the purpose of enforcing a claim against the owner though there was no maritime lien, and also in personam, in proper cases. (781)

779. A. & E. 8, à la p. 11.

780. The Henrich Bjorn, 11 A.C. 270, à la p. 283.

781. Id., p. 286.

Il ne faudrait cependant pas juger avec trop de sévérité le juge qui rédigea la décision du Bold Buccleugh puisque cette distinction ne s'est avérée absolument nécessaire que par suite de la législation de 1861 qui pour la première fois de l'histoire de la juridiction d'amirauté anglaise énonça à l'article 35 la déclaration de principe à l'effet que la nouvelle compétence statutaire de la cour pouvait aussi bien s'exercer par des actions in rem qu'in personam; dès lors il n'y avait pas nécessairement dans le cas d'une action in rem un "maritime lien", mais possiblement un "statutory lien" créé par le droit statutaire d'intervention du tribunal contre la chose elle-même. A cet égard, deux auteurs firent les commentaires suivants:

As distinguished from maritime liens there exist certain rights conferred by statutes which are sometimes called by analogy statutory liens: This term is intended to express the effect of an arrest of the ship in a cause of towage, mortgage, ownership, possession, ... (782)

et

As the law stands at present, however, it is quite clear that in matters where entirely new jurisdiction was conferred by the Act of 1840 and subsequent Acts such as an action for necessities, it was not intended to confer a "maritime lien" but only a so-called "statutory lien".

A statutory lien is of much lower rank than a maritime lien. It is really a misnomer to call it a lien at all because it is merely a statutory right of action against the ship which becomes effective only from the date of the actual arrest of the ship. (783)

782. MAYERS, op. cit., p. 25.

783. BURCHELL, op. cit., p. 6.

Il est d'autre part à souligner que ce privilège maritime se distingue des privilèges ordinaires reconnus par les tribunaux de common law, et même ceux de droit civil, ainsi que l'indique T. Eustace Smith:

There is this important distinction between a maritime lien and a lien as recognized by the Common Law Courts, that while the latter is a mere right to hold possession of property, and is lost when the possession of the property is parted with, a maritime lien is a right existing quite independent of possession, and which follows after and attaches to the property into whosoever hands it goes. (784)

En général on ne reconnaît que cinq véritables privilèges maritimes en droit anglais:

The only true maritime liens now recognized in English law are the following:

1. Salvage
2. Damage
3. Seaman's wages.
4. Master's wages, disbursements and liabilities.
5. Bottomery and respondentia. (785)

Leur caractéristique la plus frappante est que même un changement de propriété ne saurait les affecter comme dans le cas des autres privilèges fondés sur un simple droit statutaire d'action in rem où au moment de l'intervention judiciaire il faut que l'objet en litige soit demeuré celle du débiteur original:

The position of a creditor who has a proper maritime lien differs from that of a creditor in an unsecured claim in this respect, - that the former, unless he has forfeited the right

784. SMITH, op. cit., p. 39.

785. BURCHELL, op. cit., p. 7.

by his own latches, can proceed against the ship notwithstanding any change in her ownership, whereas the latter cannot have an action in rem unless at the time of its institution the res is the property of his debtor. (786)

Quant à la compétence exclusive des tribunaux d'amirauté d'en réaliser toute l'ampleur vu sa procédure particulière in rem, rapportons-nous aux propos de Sir Robert Phillimore dans une retrospective de toute la jurisprudence anglaise sur ce sujet:

In the Bold Buccleugh, a case which is supported by the judgment in the Europa, The Privy Council said: Having its origin in the rule of the civil law, a maritime lien is well defined by Lord Tenterden to mean a claim or privilege upon a thing to be carried into effect by legal process; and Mr. Justice Story explains that process to be a proceeding in rem, and adds, that wherever a lien or claim is given upon a thing, then the Admiralty enforces it by a proceeding in rem, and, indeed, is the only Court competent to enforce it. (787)

D'ailleurs l'opinion de Roscoe est au même effet:

But though this maritime lien may, in the case of action of damage, have arisen out of procedure, and in some cases out of possession, it has to be noted that this particular right is special in character and unknown to the other municipal Courts, but was to be found in procedure, with which the civil lawyers were familiar. (788)

Pour finalement caractériser cette compétence exclusive des juridictions d'amirauté à l'égard des privilèges maritimes, retenons les propos suivants rapportés par Mayers en regard de l'affaire précitée du Henrich Björn:

786. Supra n. 555.

787. The Two Ellens, L.R. 3 A. & E. 345, à la p. 357. Le soulignement est le nôtre.

788. ROSCOE, op. cit., p. 28.

The assertion has been strenuously made and even accepted by very high authority that apart from statute, a Court of Admiralty had no jurisdiction in any cases except such as conferred a maritime lien or involved a right in the ship itself. (789)

Il ressort donc que ce concept de droit substantif est indissociable de celui de la compétence de la Cour d'Amirauté, constituant ainsi un de ses attributs exclusifs:

A maritime lien is a debt or claim privileged to be paid out of the res ipsa, whether that be a ship cargo, or freight, or all or any of them, the condition of the privilege being, that the debt or claim shall have arisen out of such contract or tort as is cognizable in the Court of Admiralty. (790)

Les propos assez récents du juge Hill dans The Sylvan Arrow sont eux-mêmes témoins de cette différence qui puisse exister entre cette compétence inhérente et très particulière de la juridiction d'amirauté par opposition à celle dite statutaire, bien qu'en certaines circonstances la seconde ait pu englober la première:

This Court no doubt has jurisdiction under the common law in respect of every case of action which is supported by a maritime lien, but the Court also has jurisdiction under the Admiralty Court Acts. (791)

A cet égard ne pourrait-on pas suggérer que la sanction des privilèges maritimes serait aux juridictions d'amirauté ce que le contrôle de la légalité des actes des juridictions inférieures est aux cours supérieures du droit commun?

789. MAYERS, op. cit., p. 7; aussi The Henrich Björn, supra n. 555, à la p. 272.

790. SMITH, op. cit., p. 39.

791. L.R. 1923 P.D. 14, à la p. 16.

Paragraphe 2: Solution canadienne.

Au Canada, ainsi que nous l'avons déjà observée, la compétence des tribunaux maritimes s'engagea dans la même voie que celle tracée en Angleterre; la reconnaissance de la théorie des privilèges maritimes se fit en général sans soubresaut, les solutions se calquant sur celles d'outre mer, notamment à partir de 1934 alors que la Cour de l'Echiquier devait exercer sa juridiction "de la même manière et dans la même mesure que par cette Haute Cour". Selon le professeur Burchell, la finale du paragraphe 18(1) de la Loi sur l'Amirauté apparaissait la seule disposition susceptible de préserver ces concepts relatifs aux privilèges maritimes, mais il suggéra quand même avant la mise en vigueur de cette loi que par souci de clarté et de prudence le législateur aurait dû être plus explicite sur ce sujet:

If some such section is not inserted in the Act, we suggest there may be difficulties of construction. The Act sets up a new Canadian Admiralty Court with limited jurisdiction and that jurisdiction now becomes wholly statutory.

The matter of maritime liens is, as I have pointed out, a matter of substantive law developed in the Admiralty Court in England. I suggest that if no mention is made of maritime liens in our Canadian Act, the courts of Canada may have some difficulty in deciding what the intention of Parliament of Canada was on that subject matter.. (792)

Il semble cependant que cette crainte n'ait pas été justifiée puisque toute la théorie des privilèges maritimes

792. BURCHELL, op. cit., p. 35.

fut globalement adoptée par les tribunaux ainsi que l'illustre la décision de la Cour Suprême du Canada dans The Ship (Scow) AT & B No. 28 et al (793).

L'adoption de la récente Loi sur la Cour fédérale appert n'avoir introduit aucune modification substantielle à l'acceptation de la théorie anglaise des privilèges maritimes puisque ce tribunal canadien a compétence "dans tous les cas où une demande de redressement est faite en vertu du droit maritime canadien" (Article 22(1)), cette dernière expression désignant "le droit dont l'application relevait de la Cour de l'Echiquier du Canada, en sa juridiction d'amirauté, en vertu de la Loi sur l'Amirauté" (Article 2(b); d'ailleurs l'article 42 perpétue aussi dans le temps la reconnaissance de ce droit antérieur, à moins que quelque disposition à ce contraire ait été introduite. D'ailleurs les remarques suivantes furent formulées récemment en Cour fédérale par le juge Keirstead:

Les privilèges qui peuvent grever un navire, une cargaison ou le fret d'un navire en vertu des principes du droit maritime peuvent être classés de la façon suivante:

1. les privilèges maritimes;
2. les privilèges possessoires;
3. les privilèges légaux.

Le privilège maritime peut se définir comme un droit privilégié sur un bien maritime, en raison des services qui lui ont été rendus ou des dommages qu'il a pu causer. Il existe à partir du moment où le droit greve le navire, il accompagne le bien sans réserve et on le fait valoir en intentant une action in rem. (793a)

793. 1954 R.C.S. 513, à la p. 518.

793a. Le Frank and Troy, 1971 C.F. 556, aux pp. 557 et 558.

Si on ajoute à cela le fait que la Cour fédérale soit le seul organisme judiciaire canadien à détenir les pouvoirs d'utilisation de la procédure in rem, l'exclusivité de son statut en regard de la sanction des privilèges maritimes ne fait alors aucun doute. Seule à notre avis une prohibition législative d'intervenir dans une catégorie spécifique de réclamations, même en présence de privilèges maritimes, pourrait faire échec à l'exercice de cette compétence dite inhérente de toute juridiction d'amirauté.

Depuis l'acquisition par le Canada de sa pleine autonomie législative en matière de juridiction d'amirauté, ce dossier ne fut jamais scrupuleusement analysé par les tribunaux, mais quelques décisions jurisprudentielles antérieures à cette date en font état; le fait qu'elles logent sous le régime des cours coloniales d'amirauté ne modifie en aucune façon la nature du débat puisque les principes juridiques en cause se présentent sous la même facette aujourd'hui, c'est-à-dire une juridiction d'amirauté canadienne statutaire fort identique à celle de la Haute Cour en Angleterre.

Rélativement au rôle primordial et exclusif des tribunaux d'amirauté au chapitre des privilèges maritimes, The Ship Aurora l'illustre particulièrement bien:

In the second place, there was at the time no court capable of exercising Admiralty jurisdiction in the Province, and of enforcing a maritime lien against the ship. In

that sense the law of the master's lien for wages was not at the time applicable to the province. (794)

De même il fut établi dans The SS. Bermuda (795) que le recours à l'action in rem afin de réaliser un privilège maritime pouvait s'exercer à l'encontre de la propriété, objet du litige, même d'un acheteur de bonne foi, le seul moyen pour le demandeur de perdre ce droit étant par sa négligence de poursuivre dans un délai raisonnable; ces mêmes règles furent observées sous le régime de la Loi sur l'Amirauté: cf. The Rival (796), The Blue Cross (797), The Schooner Jean and Joyce (798).

Quant à cette juridiction inhérente d'une cour d'amirauté d'intervenir dans les cas de privilèges maritimes, bien que créés en vertu d'une loi étrangère et que tel n'est pas le cas sous l'empire de la loi canadienne, considérons les propos très révélateurs du juge Mellish du district d'amirauté de la Nouvelle-Ecosse dans l'affaire The Ship Strandhill:

It is true that this Court can only administer our own law. But if there is a maritime lien on the ship under foreign law, it is a maritime lien here, and it is only the local law which is being invoked to enforce an existing right between the parties. The action in rem is peculiar to this Court and I think it is within the powers of this court when the parties are within the jurisdiction to proceed with such an action, no matter by what law the rights of the parties

-
794. Propos du juge Burbidge de la Cour de l'Echiquier; 1893 - 3 R.C.E. 228, à la p. 236.
795. 1923 R.C.E. 107 et 1923 - 2 D.L.R. 272.
796. 1937 - 3 D.L.R. 148.
797. 1937 - 4 D.L.R. 289.
798. 1941 R.C.E. 43.

may have arisen. In adopting such a course the court is not administering foreign law, for it is by local law that the rights of parties before court are guarded no matter in what way such rights may have been acquired. (799)

Et plus loin:

This is not merely an action for necessaries, it is an action to enforce a maritime lien said to be such under the law of the State of Virginia. (800)

Quant à la Cour Suprême, elle reconnut le bien-fondé de cette décision qui autorisait la Cour d'Amirauté à sanctionner un privilège maritime né sous l'empire d'un droit étranger, différent à cet égard du droit maritime canadien. Le juge Newcombe offrit les commentaires suivants à ce sujet:

It cannot of course be said that the contract is void on the ground of immorality, nor is it contrary to such positive law as would prohibit the making of it, and therefore I think that the right which has accrued under or incident to it, may be recognized and enforced, if the tribunal to which the plaintiff has resorted have the requisite jurisdiction.

et

Indeed it is difficult to perceive any reason why an American citizen, the owner of a ship which is by American law subject to a maritime lien for the price of necessaries purchased by him in an American port, could avoid the enforcement of the lien by sending his ship to Canada, if there be a Canadian tribunal having jurisdiction to enforce it. (801)

799. 1926 R.C.E. 226, à la p. 227.

800. Id., p. 229.

801. 1926 R.C.S. 680, aux pp. 686 et 687.

Quant aux deux dernières observations, elles laisseraient entendre que cette juridiction particulière n'existe que dans la mesure où un autre chef de compétence peut la soutenir, interprétation que semble également lui attribuer le juge Maclean de la Cour de l'Echiquier dans The Astoria:

I have carefully considered the judgment of the Supreme Court of Canada, in the case of the "Strandhill" v. Walter W. Hodder Co., and it seems to me that the conclusions there reached are conclusive and binding upon all the points raised before me by the intervenant, the appellant herein. In the first place that case clearly establishes the principle that a maritime lien acquired under the law of a foreign state, will be recognized and may be enforced here, if the tribunal to which the party asserting the right to the lien has resorted, has the requisite jurisdiction. There can be no doubt I think that such is the effect of that decision, and no useful purpose can be served by an extended discussion of it. (802)

Aussi serait-ce la raison pour laquelle le juge Newcombe indiqua qu'il fallait distinguer les circonstances quelque peu similaires de l'affaire The Belcher en faisant valoir implicitement que dans ce cas la compétence dite statutaire de la Cour prescrivait certaines conditions pour l'exercice d'un recours en amirauté, notamment l'absence de résidence canadienne des propriétaires, et ce abstraction faite de la compétence au chapitre de la sanction des privilèges maritimes:

Now in view of these enactments I apprehend that if a provision, corresponding to that of the United States statute which I have quoted, had been enacted in England, the High Court of Admiralty would have found itself adequately

equipped to enforce it, in the cases provided for in the Acts of 1840 and 1861. And, seeing that equivalent local jurisdiction exists, the Exchequer Court of Canada is empowered, when, in those cases, the claim for necessaries is secured by a maritime lien, to enforce that lien, notwithstanding that the right may have been acquired under the law of a foreign country.

The conclusion which I have reached, while in accord with that of the learned trial judge, and with the view expressed by Routhier L.J.A. in *Coorty v. SS. Coldwell* (1898 - 6 R.C.E. 196), is not a conflict with the recent judgment of the learned local judge at Toronto in *Pittsburgh Coal Co. v. SS. Belchers* (1926 R.C.E. 24), to which our attention was directed, because, to mention one reason only, in that case, the ship against which the lien was asserted was registered in Canada, where the owner was domiciled. (803)

En effet dans The Belchers le juge Hodgins du district d'amirauté de Toronto avait jugé ce qui suit:

But the enforcement of any claim for necessaries, whether as a maritime lien or otherwise, is limited by the statutes conferring jurisdiction on this court. (804)

et

The jurisdiction of this court as to claims for necessaries is statutory, and the circumstance that a maritime lien for necessaries is given by the law of the place where they were supplied, does not help the coal company. The claim is still one for necessaries, and the remedy does not change the fact. The conditions under which I can exercise the powers of Admiralty are not complied with, in that the ship is not foreign and the owners are domiciled in Canada. (805)

-
803. *Supra* n. 801, *id.*, p. 689.
804. 1926 R.C.E. 24, à la p. 25.
805. *Id.*, p. 26.

A notre avis, la décision de la Cour Suprême dans The Ship Strandhill constitue un compromis où on tente de concilier, sans toutefois en discuter en profondeur toutes les assises, d'une part la compétence inhérente du tribunal et d'autre part la compétence statutaire ou énumérée. Pour peu que nous puissions nous permettre une opinion sur le sujet, il semble que les principes émis aussi bien par la Cour d'amirauté que la Cour Suprême sont conformes aux assises juridictionnelles des tribunaux d'amirauté de tradition britannique dans la mesure toutefois où leur compétence inhérente et statutaire jouit chacune d'une autonomie propre, c'est-à-dire sans que la première soit nécessairement subordonnée à l'existence de la seconde. Suivant cette optique, les propos du juge Newcombe à l'effet que le tribunal doit à cet égard détenir la juridiction appropriée (i.e. "...if the tribunal to which the plaintiff has resorted have the requisite jurisdiction"). ne signifierait dans ce contexte que dans la mesure où un tribunal détient le statut adéquat pour sanctionner les privilèges maritimes, et rien de plus.

Aussi notre conclusion nous oblige-t-elle à considérer avec scepticisme la décision du S.S. Belchers et l'obiter auquel il a donné lieu par la Cour Suprême dans The Ship Strandhill au motif qu'ils n'offrent qu'une vision statutaire des sources de compétence des cours d'amirauté. Il aurait été pour le moins intéressant de connaître ce qu'aurait été la décision de la Cour Suprême en l'absence des législations anglaises de 1840

et 1861 relatives à la fourniture des effets nécessaires, car dès lors le seul fondement juridictionnel aurait été la compétence inhérente.

Quoiqu'il en soit, il appert que le problème demeure entier quant à savoir si la Cour d'amirauté est habilitée à exercer sa juridiction en tout état de fait et de droit lors de l'existence d'un privilège maritime, sauf dans la mesure où une prohibition législative existe comme par exemple à l'article 211 L.m.m. en regard des réclamations pour gages des marins d'une somme moindre que \$250.

Quant à la toute récente décision de la Cour Suprême dans The Ship Ioannis Daskaletis (809), elle ne jette guère plus de lumière sur le sujet puisqu'elle ne procède qu'à une revue historique. D'ailleurs les nouvelles dispositions de la Loi sur la Cour fédérale n'ont pas été examinées puisque cette affaire fut introduite devant les tribunaux sous l'ancien régime et que la question en litige concernait le rang de collocation de diverses créances. Cependant si le pouvoir de la Cour de sanctionner des privilèges maritimes étrangers fut réitéré, la question de savoir qui de la compétence inhérente ou statutaire doit prévaloir en cas d'incompatibilité ou de silence de la loi sur un chef de compétence, est demeurée sans solution définitive.

En dernière analyse, nous croyons que le mandat renouvelé de la Cour fédérale "dans tous les cas où une demande de re-

dressement est faite en vertu du droit maritime canadien" (article 22(1)), viz. le droit qui aurait relevé de la Cour de l'Echiquier du Canada, en sa juridiction d'amirauté, si cette cour avait eu, en sa juridiction d'amirauté, compétence illimitée (art. 2, déf. "droit maritime canadien") devrait contribuer à restaurer cette compétence au cas où elle l'aurait perdue suite à la décision de la Cour Suprême dans The Ship Strandhill. Si telle n'était pas la solution adoptée, on ne pourrait que regretter que le Parlement ait omis d'inclure dans sa nouvelle législation une disposition adéquate, et ce tant pour la préservation du statut traditionnel des juridictions maritimes dont la vocation internationale est un des attributs principaux que pour la protection des droits des créanciers dont le champ d'activité ne connaît guère de frontières. D'ailleurs de quelle étrange logique pourrait-on s'inspirer pour s'objecter à une telle conception si on considère que l'article 22(3)(d) confère à la cour compétence en regard de "... toutes les hypothèques ou tous les privilèges donnés en garantie sur un navire, enregistrés ou non, qu'ils existent en vertu de la loi, de la common law ou de l'equity, et qu'ils soient ou non créés en vertu du droit étranger"? Serait-ce que les privilèges maritimes dont les caractéristiques en font un droit de première classe, doivent être abaissées à un rang inférieur par ces mêmes tribunaux qui leur ont donné naissance pour préserver et justifier en partie leur existence?

Quant au juriste A.J. Stone de Toronto, il décrivait tout récemment ce concept de privilège maritime comme "... a

unique invention whose ancestry lies deeply rooted in the maritime law of England and which occupies a correspondingly prominent position in the maritime law of Canada" (810).

810. STONE, A.J., Let The Boat Buyer Beware, 1974, Osgoode Hall L.J. 643.

Deuxième partie: Objet de la compétence de la Cour fédérale en matière maritime.

Généralités.

Suite à la partie précédente consacrée tant aux sources historiques et formelles de la juridiction d'amirauté qu'à son organisation judiciaire au Canada depuis 1934, notre attention se portera dorénavant aux sujets énumérés de la compétence de la Cour fédérale en matière maritime. A la suite d'une brève introduction au cours de laquelle seront formulées quelques remarques générales, les trois prochains titres feront état de ses compétences *ratione materiae*, *ratione personnae* et *rei* ainsi que *ratione territoriae*.

Avant de scruter le détail de la liste énumérative des compétences maritimes de la Cour fédérale, il importe de formuler trois remarques préliminaires en regard de l'interprétation des textes légaux et l'activité du tribunal.

1. Préséance des sujets énumérés.

Depuis 1840, d'abord en Angleterre et par la suite au Canada, les parlements ont adopté divers textes législatifs pour déclarer ou accroître les pouvoirs des cours d'amirauté; il va s'en dire que si ces autorités ont jugé adéquat de leur consacrer leurs efforts, il faut en retour leur attacher une

importance primordiale afin de déceler les buts qu'ils poursuivaient. Au Canada les dispositions de la Loi sur la Cour fédérale relatives à la compétence maritime, comme toutes les autres d'ailleurs, doivent être étudiées à la lumière de l'article 11 de la Loi d'interprétation (812) qui affirme:

Chaque texte législatif est censé réparateur et doit s'interpréter de la façon juste, large et libérale le plus propre à assurer la réalisation de ses objets.

D'ailleurs au cours des débats en comité sur le projet de loi, cet évident désir du législateur d'apporter des modifications au système qui prévalait jusqu'à ce jour ressortait, notamment celui d'accroître la compétence du tribunal en ce domaine (813).

L'étude de l'article 22 mit en évidence le fait qu'il y a eu un changement d'importance quant au principe directeur de la compétence maritime de la Cour: alors qu'auparavant cette dernière reposait sur des critères territoriaux et une identification à l'agir de la Haute Cour de Justice en Angleterre en sa juridiction d'amirauté, le Parlement canadien décida de lui conférer comme pierre d'assise un nouveau concept juridique, soit la sanction du "droit maritime canadien" (article 22(1)) défini comme le droit dont l'application relevait de la Cour de l'Echiquier du Canada en sa juridiction d'amirauté en vertu de la Loi sur l'Amirauté de 1934, ou d'une autre loi du Parlement en matière de navigation ou de marine marchande (Article

812. 1970 S.R.C. c. I-23.

813. Supra p. 181.

2(b)). Ce concept en soi ne nous éclaire guère sur la nature et l'étendue de cette compétence puisque ce droit dont il est fait expressément mention n'existe que par référence à des situations juridiques concrètes; en effet il nous fut déjà donné de réaliser que le contenu du droit maritime n'a point de frontières précises puisqu'il s'entremêle à maints égards au droit privé en général et qu'il ne se limite pas à l'application d'une ou de lois particulières. C'est pourquoi à notre avis, la détermination du champ de compétence de la cour s'opère en fonction de sujets précis d'actions judiciaires; d'ailleurs au second paragraphe de l'article 22 L.C.F., ainsi que dans quelques autres, le législateur s'est ingénié à les énumérer, soit en reproduisant des dispositions antérieures, soit en établissant de nouvelles compétences. Nous épuserons donc avant tout ces éléments plus précis et explicites, en notant à l'occasion et s'il y a lieu leur historique, après quoi nous tenterons de découvrir d'autres catégories de réclamations que le législateur a pu omettre, mais qui font néanmoins partie de la juridiction d'amirauté de la Cour fédérale en vertu du premier paragraphe de l'article 22.

2. Importance persistance de la jurisprudence anglaise.

La réforme à laquelle a procédé le Parlement par l'adoption de la Loi sur la Cour fédérale dénote clairement le désir de "canadianiser" ses institutions: le nouveau vocabulaire juridique, l'absence de références explicites à des lois étrangères de même que la transposition de cette juridiction

en une compétence particulière du tribunal fédéral de première instance en témoignent d'autant. Cependant ces changements ne doivent pas leurrer le juriste puisque l'essence des principes juridiques devant guider l'exercice de cette compétence maritime demeure d'inspiration anglaise; la juxtaposition des articles 2(b), 22 et 42 L.C.F. ont pour résultat de perpétuer le système antérieur sous réserve, comme l'indique la dernière de ces dispositions, des modifications qui peuvent y être apportées par quelque autre loi canadienne.

Dans ce contexte, nul ne sera étonné de constater qu'à l'occasion de l'une des toutes premières décisions sous l'empire de la nouvelle loi, en l'occurrence The Scotia Trader (814) qui donnait lieu à une réclamation en indemnité de sauvetage, la vaste majorité de la jurisprudence citée à son appui fut de source anglaise.

Loin d'être absolument déplorable pour les canadiens, ce comportement a l'avantage évident de préserver la pureté de nombreux concepts juridiques non-écrits dont un mouvement en chaîne risquerait d'effriter le contenu original; par ailleurs certains formulent le vœu très légitime de l'élaboration et d'un recours à une jurisprudence plus typiquement canadienne en matière maritime, laquelle tiendrait compte du particularisme de certaines institutions, mais hélas pour l'instant elle s'avérerait certes trop peu volumineuse pour répondre à toutes les situations. En effet les lois d'amirauté de 1891 et 1934

ont successivement imposé à la Cour de l'Echiquier du Canada de se référer pour l'exercice de cette compétence au droit sanctionné par la Haute Cour de Justice anglaise; comment dans ces circonstances aurait-on pu façonner une jurisprudence à caractère national? Dans l'état actuel du droit il appert qu'il faille continuer à s'alimenter à cette source vu la référence explicite à la Loi sur l'Amirauté qui détermine en substance le concept du "droit maritime canadien".

3. Exception déclinatoire de compétence maritime de la Cour.

Comment en matière maritime détermine-t-on le domaine d'autorité du tribunal? Voilà une question d'importance puisqu'elle fit au cours des âges l'objet de démêlés de la part des plaideurs. C'est le Dr. Lushington qui en sa qualité de juge de la Haute Cour d'Amirauté eut le mérite d'énoncer les deux règles qui devaient prévaloir.

La théorie la plus ancienne, c'est-à-dire avant l'adoption des lois statutaires réglementant les pouvoirs des cours d'amirauté, voulait qu'une comparution inconditionnelle d'une partie assignée par le tribunal soit un obstacle à toute objection ultérieure quant à la juridiction du tribunal, et elle fut une des dernières fois émises dans The Blakeney en 1859:

The protest must be overruled on both grounds.
An absolute appearance was given, and that once given cannot be recalled: all objections to the jurisdiction must be taken on

the earliest occasion. Here not only has there been an absolute appearance, but also a supersedeas of arrest thereupon. (815)

Par suite de diverses interventions parlementaires, la juridiction d'amirauté anglaise modifia d'elle-même son comportement en précisant qu'elle devait dorénavant prendre connaissance des lois la régissant, et qu'en tout temps cette question pouvait être soulevée et la cour se déclarer incompétente. Ce même magistrat mit en corrélation ces deux pratiques dans The Louisa (816), en 1863, mais illustra la nouvelle dans The Eleonore:

The fact that the appearance of the defendants was not under protest is immaterial; for as soon as it is shown that the value of the property arrested is under 1000, the Court ceases to have jurisdiction and must hold its hand. (817)

Cependant dans l'un et l'autre cas la procédure normale en vue de soulever une exception déclinatoire demeura une comparution conditionnelle, laquelle, comme il fut souligné dans The Vivar en 1876, persista à être d'usage même après la constitution de la Haute Cour de Justice:

I am of opinion that an appearance under protest is not an idle form, but that it is the old form known to the Court of Admiralty, and is not expressly taken away by the rules under the Judicature Act. (818)

-
815. E.R. Vol. 166, p. 1199, à la p. 1200.
816. E.R. Vol. 167, p. 297.
817. E.R. Vol. 167, p. 328.
818. 2 P.D. 29, à la p. 34.

Au Canada la règle en vertu de laquelle une comparution inconditionnelle puisse faire obstacle à toute objection ultérieure à la compétence de la cour ne fut énoncée qu'à une seule occasion par le juge Field du district d'amirauté d'Ontario et il est permis de mettre en doute son bien fondé vu de nombreuses autres décisions à ce contraire:

... and that any doubt or difficulty as to jurisdiction is disposed of, as between the parties to this litigation by their submission to the jurisdiction by the appearance to the writ and the trial before me without protest. (819).

En effet le consentement des parties, même tacite, ne peut octroyer quelque compétence au tribunal:

The Court cannot get jurisdiction by consent of the parties, as jurisdiction must arise from the subject matter of the claim. (820)

Bien que la forme usuelle d'opposition à la compétence soit une comparution conditionnelle, dite sous protêt, lorsque prima facie le tribunal semble incompétent, une objection déclinatoire peut être soumise en tout temps:

In Admiralty practice, if the defendant wishes to raise an objection to the jurisdiction of the Court in a case where the Court has jurisdiction over the subject matter, he should appear under protest, whether the action be in rem or in personam. (821)

819. The Huron, 1936 - 3 D.L.R. 189, à la p. 190.

820. Juge MacLennan du district d'amirauté de Québec dans The Neosho, 1919 - 1 R.C.E. 1, à la p. 6.

821. Juge Stewart du district d'amirauté de l'Île-du-Prince-Édouard dans The Ship Amla, 1929 R.C.E. 194, à la p. 196.

et

Dans ces questions de juridictions *ratione materiae* on peut toujours invoquer cette objection même au mérite. Le défaut de le faire plus tôt n'affecte que la question de frais. (822).

Dans l'affaire The Barge Leopold, le juge MacLennan accueillait même une objection soumise après l'instance:

The plaintiffs submit that the defendant's objection to the jurisdiction having been raised after the trial came too late. Dr Lushington, in The Mary Anne, said: "If at any time the court discovers and the facts show that the court has no jurisdiction, it cannot proceed further in the cause; the delay of one or both parties cannot confer jurisdiction". The objection raised by defendant is not a mere technical objection which could be waived by appearance and proceeding to trial, as under the statute there is absolute absence of jurisdiction; [...]. (823).

Cependant en regard d'une exception préliminaire, la décision se fonde sur le postulat de la véracité des faits allégués dans la déclaration ainsi que le juge Jackett le soulignait récemment:

On July 23, 1969, an application was made before me to dismiss this action as against the defendant, Ian Houghton, for want of jurisdiction.

It is common ground that the application must be disposed of on the assumption that the allegations of fact in the statement of claim are true. (824)

-
822. Juge Routhier dans The S.S. Savoy and S.S. Polino, 1904 - 9 R.C.E. 238, à la p. 239.
823. 1918 - 18 R.C.E. 325, aux pp. 328-329.
824. MacMillan Bloedel Ltd. v. Canadian Stevedoring Co. Ltd. and Ian Houghton, 1969 - 2 R.C.E. 375, à la p. 376.

La règle 401 des Règles de la Cour fédérale, bien qu'elle ne soit pas exhaustive sur le sujet, prévoit ce qui suit en regard des effets d'une comparution conditionnelle:

Un défendeur peut, avec la permission de la Cour, déposer un acte de comparution conditionnelle en vue de soulever une objection

- a) contre une irrégularité commise au début de la procédure,
- b) contre la signification qui lui a été faite de la déclaration ou du statement of claim, ou de l'avis y afférent, ou
- c) quant à la compétence de la Cour, et une ordonnance accordant cette permission doit prévoir toute suspension d'instance nécessaire pour permettre de soulever cette objection et de statuer à son sujet.

Titre 1. Compétence racione materiae.

Ce présent titre précisera les catégories de réclamations dont la division de première instance est autorisée à connaître en vertu de la Loi sur la Cour fédérale. Trois chapitres leur seront consacrées: les deux premiers regroupement sous les entêtes de matières contractuelles et délictuelles la liste énumérative soumise par le législateur, laquelle constitue la compétence dite énumérée de la cour. Quant au dernier, il fera état de certaines autres actions judiciaires qui, bien que non-énumérées, peuvent lui être soumises en vertu de sa compétence générale de sanction du "droit maritime canadien"; malgré le fait qu'elles soient peu nombreuses et fréquentes à l'ère moderne, elles méritent néanmoins une mention particulière.

Chapitre 1: Matières contractuelles.

Une observation détaillée de l'article 22 L.C.F. permet de regrouper en cinq catégories les réclamations à caractère contractuel ainsi qu'il suit:

1. Demandes relatives au droit de propriété d'un navire;
2. Demandes formulées par des créanciers d'un navire;
3. Demandes pour services rendus à un navire;
4. Demandes pour services rendus par un navire;
5. Demandes fondées sur un contrat d'assurance.

Section 1: Demandes relatives au droit de propriété d'un navire.

Les réclamations de cette nature sont constituées de deux ensembles, le premier concernant le titre, la possession et la propriété d'un navire, et le second les litiges entre co-propriétaires d'un navire. Bien qu'il s'avère impossible dans tous les cas de tracer une ligne de démarcation bien précise entre ces deux catégories, notamment en ce qui regarde la possession, cette distinction a l'avantage de mettre en évidence le fait que dans le second cas il s'agisse de questions de régie interne plutôt que de détermination de droits objectifs à l'endroit d'un navire.

Paragraphe 1: Titre, propriété et possession d'un navire.

C'est l'alinéa 22(2)(a) qui confère compétence à la Cour fédérale en pareille matière, lequel se lit ainsi:

any claim as to title, possession or ownership of a ship or any part interest therein or with respect to the proceeds of sale of a ship or any part interest therein;

toute demande portant sur le titre, la possession ou la propriété d'un navire ou d'un droit de propriété partiel y affèr nt ou relative au produit de la vente d'un navire ou d'un droit de propriété partiel y affèr nt.

Bien qu'à première vue cette disposition s'apparente à celle de l'article 22(1)(i) de l'Annexe A de la Loi sur l'Amirauté, il s'agit au contraire d'une modification substantielle à la compétence de la cour; pour mieux évaluer sa portée, procédons d'abord à l'étude historique du sujet.

Originellement la juridiction de la Haute Cour d'Amirauté en Angleterre ne s'étendait qu'aux cas de possession dont l'objet était, ainsi que l'a spécifié le juge Black de la cour de vice-amirauté de Québec, "to obtain the restoration to the alleged ^{the} rightful owner of a vessel, of which he avers that he has been wrongfully dispossessed" (825); ceux-ci survenaient habituellement entre co-propriétaires en regard de l'emploi ou de l'utilisation de leurs navires (826) ou à la suite d'un transfert total ou partiel de propriété (827). L'exercice de cette compétence donna lieu à de vifs débats visant à défendre à ces organismes de décider du titre ou de la propriété du navire, au motif que l'interprétation et la sanction des con-

825. The Haidee (1860), Stuart's V.-A.R., vol. 2, p. 25.

826. Id., p. 31.

827. The Empress, E.R. vol. 166, p. 1073 et The Harlock, 2 P. D. 243.

trats particuliers étaient du ressort des tribunaux terrestres (828). C'est sir W. Scott qui, en 1818 dans The Warrior, eut le mérite de faire le point sur cette question:

A question is now raised whether the Court has authority to decide upon the validity of a title founded upon a bill of sale; a question which, I cannot help thinking might have been raised in an earlier stage of these proceedings. It is certainly true that this court did formerly entertain questions of title to a much greater extent than it has lately been in the habit of doing. In former times, indeed, it decided without reserve upon all questions of disputed title, which parties thought proper to bring before it for adjudication. After the Restoration, however, it was informed by other Courts, that such matters were not properly cognisable here; and since that time, it has been very abstemious in the interposition of its authority. The jurisdiction over causes of possession was still retained; and although the higher tribunals of the country denied the right of this Court to interfere in mere questions of disputed title, no intimation was ever given by them that the Court must abandon its jurisdiction over causes of possession.

A question of title may occur incidentally in a cause of possession, and it then becomes necessary for the Court to enquire into the title, at least so far as to satisfy itself that it may safely decree possession to the party seeking it. It cannot be laid down that the Court is to decline its jurisdiction in a cause of possession, on the mere averment of one of the parties, that there is a conflicting claim of title. If the mere averment of title, without any examination into its foundation, would be sufficient to arrest the progress of a cause, the jurisdiction of the Court over cases of possession would be ousted altogether. (829)

828. Certains juristes faisaient valoir qu'il s'agissait en ces cas de disposer de contrats spéciaux ou particuliers dont ne pouvait connaître la juridiction d'amirauté et d'une interférence avec la compétence d'un autre niveau juridictionnel, telle par exemple celle de l'Echiquier en matière de droits successoraux; e.g. The Guardian (1800), E.R. vol. 165, p. 398.

829. E.R. vol. 165, p. 1490.

Cette compétence en matière de possession ne se serait pas exercée seulement à l'encontre du navire tout entier, mais aussi à l'endroit de l'une de ses parties, telles les mâts et ses apparaux (830), et même sa cargaison (831). Sir Christofer Robinson adopta la même conduite quelques années plus tard (1830) dans The John (832).

Désireuse d'apporter un correctif à cette situation qui paralysait grandement le champ d'activité de l'Amirauté, le Parlement britannique crut adéquat de lui permettre de décider des cas de titre et de propriété d'un navire à l'occasion de réclamations en matière de possession, de sauvetage, de dommage, de gages et de prêt à la grosse (833). L'article 4 de la loi de 1840 (3-4 Vict. c. 65) l'édicteait en ces termes:

IV. And be it enacted, that the said Court of Admiralty shall have jurisdiction to decide all Questions as to the title to or Ownership of any Ship or Vessel, or the Proceeds thereof remaining in the Registry, arising in any Cause of Possession, Salvage, Damage, Wages, or Bottomry, which shall be instituted in the said Court after the passing of this Act.

Toutefois ce texte ne précisait pas l'étendue exacte des nouveaux pouvoirs ainsi que le faisait remarquer le Dr. Lushington dans The Victoria (1859):

830. Fowler v. Living (1714) E.R. vol. 167, p. 583.

831. De Lafontaine v. Cargo ex The Parker (1720) E.R. vol. 167, p. 585.

832. E.R. vol. 166, p. 255.

833. Nous avons déjà suggéré qu'il s'agissait là des cas de compétence inhérente de la cour; supra p. 71.

It is important to consider on what foundation the jurisdiction of the Court stands, and within what limits it is circumscribed. Causes of possession always belonged to the Court of Admiralty, but such jurisdiction was very limited; if questions of title arose, the Court declined to proceed further. It pleased the Legislature, however, to enlarge the jurisdiction by enabling the Court in causes of possession to try questions of title (3-4 Vict. c. 65, s. 4). I have no doubt, therefore, of my authority to try questions of legal title, but how far I should be justified in trying an equitable title is another question. (834)

En 1861, cette même autorité législative permit que la cour puisse solutionner directement les litiges pouvant s'élever entre co-propriétaires en regard de leur droit de propriété, c'est-à-dire sans justifier d'une autre réclamation pour soulever cette question (24 Vict. c.10, s. 8), mais ne traitait pas du recours par des tierce-parties.

A l'alinéa 22(1)(i) du Supreme Court of Judicature (Consolidation) Act, 1925, c'est substantiellement le même texte que celui de 1840 qui y est reproduit, à la seule différence que les questions de titre et de propriété peuvent être abordées également lors de réclamations pour fourniture d'effets nécessaires à un navire. Cette dernière disposition ayant été ré-éditée à l'Annexe A de la Loi canadienne sur l'Amirauté, les mêmes règles devaient donc être observées. La nécessité d'invoquer une autre catégorie de réclamations pour soulever pareilles questions ne faisait aucun doute, comme en témoigne

834. E.R. vol. 166, p. 1188, à la p. 1189. Voir aussi The Rose (1873) 4 A. & E. 6.

témoigne cette observation du juge Maclellan du district d'amirauté de Québec dans The Sailing Sloop St. Rock (1921):

The plaintiff's action is based upon section 4 of the Admiralty Court Act, 1840 (3-4 Vict., c. 65 Imp.), which provides that the Court of Admiralty shall have jurisdiction to decide all questions as to the title to or ownership of any ship or vessel arising in any cause of possession which shall be instituted in the said Court after the passing of that Act. This is a cause of possession. (835)

Quant aux cours de vice-amirauté, elles ne détenaient à l'origine que la compétence ordinaire (ou inhérente de la Haute Cour d'Amirauté) dans les cas de possession (836), mais à partir de 1863 furent autorisées à se prononcer seulement sur les litiges entre co-propriétaires d'un navire enregistré dans cette colonie et mettant en cause un droit de propriété ou de possession (26 Vict. c. 24, s. 10(9)).

Pour sa part la Cour fédérale continue à détenir toute compétence antérieure en matière de possession, de même que toute autre en vertu de la chaîne législative créée par la Loi sur l'amirauté de 1934 puisque rien dans sa loi constitutive n'y fait obstacle (Articles 2(b) et 22(1) L.c.f.); par ailleurs sa juridiction s'en voit d'autant accrue puisqu'elle pourra à l'avenir décider de plein droit de tous cas de titre et de propriété totale ou partielle (837) d'un navire, sans

835. 1921. - 21 R.C.E. 132, à la p. 135.

836. The Australia (1859) E.R. vol. 15, p. 50.

837. En vertu de l'article 10 de la Loi sur la marine marchande du Canada, inspiré du texte anglais de même nature, la propriété d'un navire se subdivise en 64 parts.

avoir à justifier à l'appui de son intervention un autre chef de réclamation et sans égard aux parties en présence. Soulignons aussi qu'elle est pareillement habilitée, vue la finale de ce même alinéa, à disposer du produit de la vente judiciaire du navire ou de l'une de ses parts demeurant en son greffe. Bien que ce texte ne soit pas aussi explicite que sous le régime antérieur dont l'ancienne formulation indiquait "produit de la vente d'un navire restant au greffe d'amirauté", c'est à notre avis ce qu'il faut entendre par les termes "produit de la vente" ou en anglais "proceeds of sale".

En agissant de la sorte le Parlement permet donc qu'en tout état de cause ces trois questions, c'est-à-dire titre-possession-propriété, puissent être soumises à l'attention de la division de première instance pour qu'elle statue sur les droits respectifs des opposants alors que souvent par le passé ces derniers devaient s'adresser aux tribunaux civils ordinaires.

En s'inspirant abondamment de la jurisprudence américaine sur le sujet, le juge Le Dain indique dans l'affaire The Ship Capricorn (837a) que ce chef de compétence se limite aux actions pétitoires et possessoires, les premières mettant en cause le seul titre de propriété du navire tandis

837a. Supra n. 612c.

que les secondes ont pour objet la recherche par le propriétaire de la mise en possession du navire dont il a été injustement écarté. Aussi refusa-t-il de reconnaître la compétence du tribunal en regard d'une demande pour l'exécution intégrale d'un contrat de promesse de vente d'un navire après que le propriétaire en ait subséquentement transféré la propriété à une tierce-partie ou motif qu'au titre du paragraphe 22(2) L.C.F., la compétence de la Cour en semblables matières n'a pas été modifiée:

The effect of the change reflected in these provisions is to make it clear, I think, that a claim to ownership or title may now be brought independently of and separately from a claim to possession. Apart from that, I do not take the words "any claim as to title, possession or ownership of a ship" in s. 22(2)(a) as intended to enlarge the jurisdiction in admiralty that was formerly possessed in respect of questions of ownership and possession. (837b.)

Et plus loin:

In my opinion a claim as to ownership or title is a claim to have one's ownership or title confirmed or recognized by the Court.

et

We were not referred to any cases, nor have I been able to find any, in which an action for the specific performance of a contract for the sale of a ship was recognized, even by implication, as falling within admiralty jurisdiction. (837c.)

837b. Ibid. à la p. 10

837c. Ibid. à la p. 12

Cette décision de la Cour d'appel fédérale écarta donc celle du juge Pratte de la division de première instance qui avait fondé ses prétentions sur le principe général de la compétence de la Cour en vertu du paragraphe 22(1), viz. "a law of Canada relating to navigation and shipping" (837d.), bien qu'il n'en ait eu aucune de caractère positif, mais auquel on ne pouvait plus faire droit en raison des récentes décisions de la Cour suprême dans Quebec North Shore et McNamara Construction.

Paragraphe 2: Les litiges entre co-propriétaires.

Alors que l'alinéa précédent établissait la compétence générale de la cour en matière de titre, propriété et possession d'un navire, l'alinéa 22(2)(2) (b) dispose exclusivement des litiges entre co-propriétaires:

any question arising between co-owners of a ship as to possession, employment or earnings of a ship;

tout litige entre les co-propriétaires d'un navire quant à la possession ou à l'affectation d'un navire ou aux recettes en provenant;

Le fait que le législateur ait ré-utilisé dans cette disposition le terme "possession" ne nous apparaît pas comme une pure coïncidence ou simple reprise des termes plus généraux de l'alinéa précédent en regard du même sujet, mais tendrait à englober en plus des cas traditionnels de possession du navire celui des recettes en provenant. Cela souligné, penchons-nous sur le passé de cette compétence.

Tel que plus haut indiqué, la juridiction de la Cour d'Amirauté ne s'étendait à l'origine qu'aux cas de possession proprement dits, avec les restrictions qu'on sait, qu'ils aient mis en présence des co-propriétaires ou un propriétaire et des tiers. Quant aux conflits relatifs au mode d'utilisation du navire, à l'affectation des recettes et aux comptes entre co-propriétaires, le Dr. Lushington décrivait en ces termes les attributs de la cour dans The Ida (1863):

With respect to the employment of ships, all that this Court could do was, if the majority of the owners determined to send the ship at sea, to require them to give security to the minority to the extent of their shares for its safe return. As to the earnings of the ship taken simply, the Court had no jurisdiction at all. (838)

838. E.R. vol. 167, p. 300, à la p. 302.

Aussi la vaste majorité de ces disputes devaient-elles être adressées à d'autres tribunaux civils, chacun en fonction de ses limites juridictionnelles. La loi de 1840 ne souffle mot de ces cas et ce ne fut qu'en 1861 que le Parlement anglais attribua formellement des pouvoirs accrus en ce domaine:

The High Court of Admiralty shall have jurisdiction to decidé all Questions arising between the Co-owners, or any of them, Touching the Ownership, Possession, Employment, and Earnings of any ship registered at any Port in England or Wales, or any Share thereof, and may settle all Accounts outstanding and unsettled between the Parties in relation thereto, and may direct the said ship or any Share thereof to be sold, and may make such Order in the Premises as to it shall seem fit. (839)

Cette même disposition fut reprise presque mot pour mot en 1925 à l'article 22(1)(a)(ii) du Supreme Court of Judicature (Consolidation) Act, également l'Annexe A de la loi canadienne de 1934, sauf mention du Pays de Galles. Quant aux cours de vice-amirauté, elles ont acquis une semblable compétence en 1863, mais ne pouvaient pas se prononcer sur les comptes entre co-propriétaires pas plus qu'en ces circonstances ordonner la vente en totalité ou en partie du navire (840). Par suite de ces modifications législatives, il fut établi que la juridiction d'amirauté anglaise pouvait entendre les actions entre co-propriétaires pour rapport du

839. 24 Victoria, c. 10, s. 8.

840. 26 Victoria, c. 24, s. 10(9).

fret (841), reddition des comptes (842) même après vente (843), le mode d'emploi du navire (844) ainsi que décréter, si la chose s'avérait équitable, la vente d'intérêts dans le navire (845).

Au Canada la reconnaissance de tels pouvoirs fut identique: e.g. The Seaward (846), The Ship SS. Raven and Mayhew (847) et The Samuel T (848). Cette dernière décision canadienne a établi cependant une exigence quant au mode d'exercice de cette juridiction dont ne semblait pas avoir fait état la jurisprudence anglaise: alors que le Dr. Lushington avait précisé dans The Ida (849), une action en reddition de comptes entre co-propriétaires, que la présence et même l'existence du navire n'était pas nécessaire au moment de l'action judiciaire (i.e. possibilité d'une simple action personnelle), le juge Walsh d'Halifax vit à l'article 22(1) (a)(ii) de l'Annexe A de la Loi sur l'Amirauté la nécessité implicite d'assigner un défendeur co-propriétaire au cas où le recours était exercé par action in rem:

-
841. The Meggie, 1 A & E. 77.
842. The Idas, E.R. vol. 167, p. 300; The Meredith, 10 P.D. 69 et The Vindobela L.R. 13 P.D. 42 et 14 P.D. 50.
843. The Lady of the Lake, L.R. 3A & E. 29.
844. The England, L.R. 12 P.D. 33 et The Vindobela, supra n. 842, ibid.
845. The Marion, 10, P.D. 4; The Hereward, 1895 P.D. 284 et The Nelly Schneider, 3 P.D. 152.
846. 1892 - 3 R.C.E. 268.
847. 1905 - 9 R.C.E. 404.
848. 1970 R.C.E. 1036, à la p. 1040 et, ss.
849. Supra n. 797, ibid., à la p. 302.

It appears to me fundamental and implicit in the provisions of S. 22(1)(a)(i) and (ii) of the Supreme Court of Judicature (Consolidation) Act, 1925 (U.K.) that, whether the dispute between the parties is one as to title or ownership of a ship or as to the settlement of any account outstanding and unsettled between them in relation thereto, if an action in rem is brought by one of the co-owners against the ship itself, the other co-owner with whom the dispute has arisen must be made aware of the proceedings by being joined in them or otherwise. (850)

Le nouveau texte introduit pas la Loi sur la Cour fédérale s'écarte substantiellement du précédent et c'est pourquoi il importe de rechercher les implications de tels changements. Première constatation: bien que les cas de litiges entre co-propriétaires quant au titre et au droit de propriété du navire ne s'y retrouvent plus mentionnés, cette soustraction n'a à notre avis que peu de conséquences puisque l'alinéa a) précédant est formulé dans un langage assez large pour les englober.

Seconde constatation: l'exigence voulant qu'il ne puisse s'agir que des navires immatriculés à un port au Canada (en vertu de l'article 18(2) de la Loi sur l'Amirauté, il fallait substituer ce terme à celui d'Angleterre), n'apparaît plus; cela permettrait théoriquement (851) à la cour

850. *Supra* n. 802, *id.*, à la p. 1042.

851. Nous disons "théoriquement" car plus tard nous verrons que la cour jouit d'un pouvoir discrétionnaire d'exercice de juridiction dans les cas de litiges d'un caractère et d'intérêt purement étrangers.

d'intervenir à l'avenir dans tous les cas de cette nature, quelque soit la nationalité d'enregistrement du navire.

D'ailleurs l'alinéa 22(3)(a) spécifie ce qui suit:

22(3) For greater certainty it is hereby declared that the jurisdiction conferred on the court by this section is applicable (a) in relation to all ships whether Canadian or not and wherever the residence or domicile of the owners may be;

22(3) Pour plus de certitude il est déclaré que la compétence conférée à la cour par le présent article s'étend (a) à tous les navires, canadiens ou non, quelque puisse être le lieu de résidence ou le domicile des propriétaires;

Subsistent donc par cet alinéa les trois cas de: possession, affectation d'un navire et recettes en provenant. Cette compétence embrasse certes celle plus ancienne et précitée des règlements de compte entre co-proprétaires, du rapport du fret et de sa distribution ainsi que du mode d'emploi du navire avec les garanties que peut exiger le tribunal.

Mais qu'advient-il des pouvoirs antérieurs de la cour de "régler les comptes arriérés et impayés entre les parties et s'y rattachant, et d'ordonner la vente du navire ou d'autre part, ou de rendre l'ordonnance que la Cour juge à propos de rendre", ce qu'elle détenait depuis 1861? Leur omission dans la loi l'en départit-elle? Est-ce possible que le Parlement ait voulu restreindre la juridiction d'amirauté à ce point alors que l'impression globale qui se dégage de l'article 22 ait été généralement de l'étendre?

Nous ne le croyons pas car vu la rédaction même de l'article 22, le second paragraphe n'est qu'une explicita-

tion, occasionnellement extensive, d'une compétence plus vaste établie au paragraphe premier (e.g. "Sans restreindre la portée générale du paragraphe (1)), lequel par le biais de l'expression "droit maritime canadien" définie à l'article 2(b) préserve en substance la compétence antérieure de la cour en vertu de la Loi sur l'Amirauté, à moins d'une modification apportée par la nouvelle loi; or rien dans cet alinéa 22(2)(b) ne permet de conclure à une telle modification, pas plus que la portée des articles 42 et 43 L.C.F.

Il s'agit certes là d'une difficulté dans l'interprétation de la Loi sur la Cour fédérale, laquelle nous aurons fréquemment à affronter, vu le recours à deux critères distincts pour établir la sphère juridictionnelle du tribunal: d'une part au premier paragraphe la compétence est déterminée en fonction d'un droit substantif particulier applicable en des circonstances où la cour avait compétence (par conséquent il ne faut point ignorer ces cas de compétence) et d'autre part le second paragraphe en explicite partiellement le contenu par référence à des catégories particulières d'actions judiciaires.

Section 2: Demandes formulées par les créanciers d'un navire.

Un second groupe d'actions permises en matière maritime profitent à ceux qui s'affichent comme des créanciers vu leur contribution, soit monétaire, soit en espèces, à l'exploitation d'un navire. Les réclamations fondées sur le premier de ces cas concernent les hypothèques et les prêts à la

grosse sur corps ou sur facultés alors que dans le second il s'agit tout particulièrement des divers fournisseurs d'un navire, et de ceux qui, en raison de leurs fonctions, font des avances ou des déboursés pour un navire.

Paragraphe 1: Hypothèques et privilèges, prêts à la grosse sur corps ou sur facultés.

L'alinéa 22(2)(c) détermine en ces termes ce domaine de compétence:

any claim in respect of a mortgage or hypothecation of, or charge on a ship or any part interest therein or any charge in the nature of bottomry or respondentia for which a ship or part interest therein or cargo was made security;

toute demande relative à une hypothèque ou un privilège dont sont grevés un navire ou un droit de propriété partiel y afférant ou à quelque privilège de la nature d'un prêt à la grosse sur corps ou sur facultés à la garantie duquel a été affecté un navire ou un droit de propriété partiel y afférant ou une cargaison;

Traditionnellement les juristes ont subdivisé en deux catégories bien distinctes les réclamations de cette nature, soit les hypothèques d'une part et les prêts à la grosse sur corps ou sur facultés d'autre part; puisque rien dans la nouvelle loi ne laisse entendre que le législateur ait voulu déroger à cette règle, cette classification sera retenue:

1. Les hypothèques.

Cette méthodologie nous oblige donc à nous confiner à la première partie de cet alinéa, ce qui n'englobe donc que

"toute demande relative à une hypothèque ou un privilège dont sont grevés un navire ou un droit de propriété partiel y afférent". Une observation préliminaire en regard des textes français et anglais s'impose, vu la confusion qui pourrait découler de son absence. Conscient du fait que cette loi fut conçue à l'anglaise (852) il est curieux de remarquer que les expressions "mortgage or hypothecation of, or charge on a ship" dont les caractéristiques sont fort similaires dans le vocabulaire de la common law furent traduites par "une hypothèque ou un privilège dont sont grevés un navire", deux concepts fort distincts en droit civil. Le sens respectif de ces termes risque certes de soulever d'interminables polémiques et d'acerbes débats entre "common lawyers" et civilistes, lesquels ressembleraient étrangement à ceux auxquels ont donné lieu le développement de la juridiction d'amirauté en Angleterre. Aussi nous limiterons-nous à souligner que le privilège tel que conçu en droit civil se conceptualise dans le common law par le terme "lien" et qu'en conséquence s'il faut accorder plus de poids au texte "original" anglais dans l'interprétation d'un sujet de tradition typiquement anglaise, le législateur canadien entendait de la sorte décrire ces droits découlant de contrats particuliers (par opposition à ce que peut créer la loi d'elle-même, c'est-à-dire de plein droit) en vertu desquels un droit de propriété total ou partiel dans un navire est aliéné en faveur d'un créancier en garantie du rembourse-

852. Propos du juge Pigeon de la Cour Suprême du Canada: Travaux du Neuvième Colloque international de droit comparé, Ed. Université d'Ottawa, 1972, Ottawa, p. 86.

ment de sa créance. C'est le sens que nous lui attribuons pour les fins de notre étude puisqu'il appert le plus plausible (comment trois expressions à sens fortement similaires pourraient-elles être disséquées de façon à donner deux concepts juridiques substantiellement différents sans pour autant faire appel à la loi des grands nombres?) en matière d'amirauté. Aussi une démonstration ad absurdum inciterait à demander dans ce contexte comment un privilège ne pourrait affecter qu'une partie d'un navire, au lieu de sa totalité! Nous demeurons toutefois parfaitement conscients des difficultés d'interprétation auxquelles pourraient donner lieu ces textes par suite de cette inconsidération par les légistes gouvernementaux des deux régimes juridiques qui prévalent au Canada. Il sera fait état plus tard de la raison qui semble avoir motivé le Parlement dans le texte anglais à faire usage de trois termes distincts alors qu'auparavant nous n'observions que celui de "mortgage".

Sir John Nicholl a clairement établi en 1834 dans The Neptune que la Cour d'Amirauté anglaise ne possédait aucune juridiction inhérente en regard des hypothèques sur les navires:

Now, upon questions of mortgage, the Court of Admiralty has no jurisdiction: whether a mortgage is foreclosed, whether a mortgagee had a right to take possession of a chattel personal, whether he is the legal or only equitable owner, and whether a right of redemption means that a mortgage is restrained from selling in repayment of his debt till after the time specified for the redemption is past; the decision of these questions belongs to other Courts; they are not within

the jurisdiction or province of the Court of Admiralty, which never decides on questions of property between a mortgage and owner. (853)

Ce ne fut que par suite des législations anglaises de 1840 et 1861 que le Parlement de Westminster la dota de pouvoirs accrus d'abord en l'autorisant d'intervenir dans les seuls cas où le navire ou le produit de sa vente était sous le coup d'un mandat d'arrêt de la cour (854), mais quelle que soit par ailleurs la nature de l'hypothèque, domestique ou étrangère, et plus tard dans tous les cas où il s'agissait d'une hypothèque enregistrée en conformité des dispositions du Merchant Shipping Act, 1854 (855). Tout cet historique est concisément illustré dans The Ship SS. Northwest, affaire décidée par la Cour de l'Echiquier du Canada en 1920:

The Admiralty Court possessed no original jurisdiction over mortgages of ships, but the Admiralty Court Act, 1840 (3-4 Vict., c. 65, Imp.) section 3, -- the Court was given over claims or causes of action in respect of any mortgage of a ship whenever such ship or the proceeds thereof were under arrest by process issued from the Court of Admiralty, and by the Admiralty Court Act of 1861 (24 Vict., c. 10, Imp.) section 11, the High Court of Admiralty shall have jurisdiction over any claim in respect of any mortgage duly registered according to the provisions of the Merchant Shipping Act, 1854, whether the ship or the proceeds thereof be under arrest of the said Court or not. (856)

-
853. E.R. vol. 166, p. 354, à la p. 355. Voir aussi The S.S. Northwest (1920), 20 R.C.E. 180, à la p. 182.
854. 3 - 4 Victoria, c. 65, s. 3.
855. 24 Vict. c. 10, s. 11, The Ship Atalanta (1896) 5 R.C.E. 57: en ce cas l'hypothèque n'était pas enregistrée en vertu de la loi anglaise précitée.
856. 1920 - 20 R.C.E. 180, à la p. 182.

Quant au texte de 1925, il reproduisait à l'article 22(1)

(a)(ix) un résumé des deux dispositions précédentes:

(ix) réclamations au sujet d'une hypothèque d'un navire, étant une hypothèque dûment enregistrée conformément aux dispositions des Merchant Shipping Acts, 1894 à 1923, ou au sujet de quelque hypothèque d'un navire qui est ou dont le produit est sous la saisie de la cour,

Le Dr. Lushington fit observer en 1843 dans The Fortitude (857) que la juridiction d'amirauté de la cour en matière d'hypothèque ne se limitait qu'au navire lui-même; et non aux autres dispositions d'un contrat hypothécaire non reliée à cette garantie. Il est à signaler que la Loi canadienne d'Amirauté dans laquelle était rééditée cette disposition en Annexe, précisait au paragraphe 18(2) qu'il ne fallait pas en ce qui concerne les hypothèques, comme dans les autres cas, substituer aux mots "Merchant Shipping Act" ceux de "Loi sur la marine marchande du Canada", suggérant ainsi que la compétence de la Cour d'Amirauté ait englobé la sanction des hypothèques en vertu de cette loi maritime britannique.

Qu'est-ce à dire de la nouvelle compétence de la Cour fédérale? Tout d'abord à titre préliminaire, indiquons (1) qu'elle peut être exercée de plein droit et en tout temps, sans que le navire ou le produit de sa vente soit déjà sous le coup d'un mandat d'arrêt de la cour en vertu d'un autre chef de réclamation;

(2) qu'elle s'étend à tout navire, quelle que soit sa natio-

nalité, puisque le texte ne contient aucune restriction et que l'alinéa 22(3)(a) s'applique pleinement;

(3) qu'il importe peu que ces droits affectent en totalité ou en partie seulement un droit de propriété dans un navire.

(4) que la nature juridique de l'hypothèque ou privilège (mortgages-hypothecations-charges) importe peu, voire en vertu de la loi, de la common law ou de l'equity, non plus que le droit national sous l'empire duquel ces droits sont nés, ou qu'ils soient enregistrés ou non, ainsi que le prévoit l'alinéa 22(3)(d):

(3) Pour plus de certitude il est déclaré que la compétence conférée à la Cour par le présent article s'étend

a) ...

b) ...

c) ...

d) à toutes les hypothèques ou tous les privilèges donnés en garantie sur un navire, enregistrés ou non, qu'ils existent en vertu de la loi, de la common law ou de l'equity, et qu'ils soient ou non créés en vertu du droit étranger.

Le lecteur aura tôt fait de noter que l'expression anglaise "mortgage or hypothecation or charge on a ship" trouve comme équivalent français "hypothèque ou un privilège dont sont grevé un navire", ce qui oblige à en disséquer minutieusement le contenu.

Précisons tout d'abord que les termes "mortgage or hypothecation" entendent signifier une seule et même chose, soit le concept d'hypothèque de droit civil, le second étant dans le langage juridique anglais un terme à saveur civiliste

pour décrire le premier (858); nul ne s'en surprendra en matière de droit d'amirauté puisque ce droit dans la tradition britannique pige plusieurs de ses sources dans le droit civil continental.

Quant à l'expression anglaise "charge on a ship" qui fut traduite dans la version française par "privilege dont sont grevés un navire ...", elle nécessite une analyse vu les difficultés qu'elle peut engendrer. Ayant fait état précédemment qu'en droit maritime canadien il existe trois catégories distinctes de privilèges (i.e. maritime - statutaire - possessoire), nous nous empressons de suggérer qu'à notre avis, il ne puisse s'agir d'aucun d'entre eux car dans la version anglaise le législateur n'aurait pu éviter d'utiliser l'expression consacrée de "lien" alors qu'il a préféré celui de "charge". Aussi dans le contexte de cet alinéa 22(2)(c) qui regroupe un ensemble de garanties légales, consenties par un armateur ou son représentant, en satisfaction d'une créance, appert-il plus plausible que le législateur ait voulu décrire ces garanties qui, bien qu'elles ne répondent pas au concept d'hypothèque, s'y apparentent en ce qu'elles sont consenties sur un navire, ou un droit dans celui-ci, en garantie du remboursement d'une créance. Dans ce contexte, il est permis d'imaginer qu'il puisse s'agir d'un nantissement ou de tout autre droit de pareille nature. A la lumière du texte même

858. Black's Law Dictionary, 3ième éd., p. 911.

de l'alinéa 22(3)(d) qui s'apparente étrangement au début de l'alinéa 22(2)(c) et où l'expression "privilèges donnés en garantie sur un navire" ("charges by way of security on a ship") peut être mise en évidence, il semblerait que ce genre de privilège exige l'intervention positive du débiteur, et non pas passive, comme dans le cas des privilèges maritimes ou légaux (maritime or statutory lien) dont nous avons précédemment fait état. Par ailleurs il demeure obscur si ce chef de compétence pourrait englober la sanction des privilèges créés par la seule opération de la loi, tels les privilèges possessoires ou de rétention (possessory lien), mais nous serions enclins à en douter en l'absence d'un autre chef valide de réclamation puisque en pareilles circonstances ces privilèges ne sont pas donnés en garantie pas plus qu'ils ne sont des "... charges by way of security ...". C'est ainsi que la jurisprudence indique que dans The Ship Atlanta la cour déclina sa compétence parce que l'action se fondait sur une hypothèque ne respectant pas la forme, ni l'enregistrement prescrit par la loi (859); et dans The SS. Northwest parce que "... a mortgage not registered under The Merchant Shipping Act" (860). Bien plus, cette nouvelle juridiction pourrait peut-être couvrir ces cas où, en vertu d'un contrat sous seing privé ne constituant ni une hypothèque, ni un prêt à la grosse sur corps (bottomry bond), un privilège de quelque autre nature

859. 1896 - 5 R.C.E. 57, à la p. 61.

860. Supra n. 856, id., à la p. 185.

grève un droit de propriété dans un navire, comme le tout s'est déjà présenté devant la Haute Cour d'Amirauté en 1827 dans The Atlas (861).

Concluons en soulignant qu'à elle seule cette disposition étend considérablement la compétence de la Cour fédérale, en discartant les précédentes restrictions.

2. Prêts à la grosse sur corps (bottomry bond) et sur facultés (respondentia).

La seconde partie de l'alinéa 22(2)(c) e.g. "toute demande relative ... à quelque privilège de la nature d'un prêt à la grosse sur corps ou sur facultés à la garantie duquel a été affecté un navire ou un droit de propriété partiel y afférent ou une cargaison", réfère à deux catégories de réclamations bien particulières. La nature de ces deux actes juridiques dont l'origine est la même et qui peuvent justifier un recours en amirauté, fut décrite par Lord Stowell dans The Atlas en 1827:

The hypothecation or bottomry bond known to the civil law, and acted upon with an undoubted authority by this Court, is a bond whereby the captain of a vessel, not having any credit in the port, is enabled to obtain money for the repair of the ship and its equipment for the voyage, upon what is called maritime interest. In the Roman law, in which it was familiarly known, it was called usura maritima, or foenus nauticum. The extent or value of this security for repayment was not limited, for it was not certain, but only eventual, depended upon the safe accomplishment of the intended voyage. If the ship arrived safe, the title to repayment became

vested; but if the ship perished in itinere, the loss fell entirely upon the lender. Upon that account, the lender was entitled to demand a much higher interest than the current interest of money in ordinary transactions. [...]

A contract similar to this, upon the cargo of the ship, is called a *respondentia*, but is of rarer occurrence. (862)

La différence entre un prêt à la grosse sur corps (bottomry bond) et sur faculté (*respondentia*) repose en définitive sur la nature de la propriété objet de la garantie, ainsi que l'expliquait le Dr. Lushington dans Cargo Ex Sultan en 1859:

What is the difference between an ordinary case of bottomry and a case of *respondentia*? We all know it to be settled law, that a cargo with ship and freight may be hypothecated; we all know that necessity must exist in order to legalise such a transaction. The whole difference then in fact between *respondentia* and bottomry is this: that in bottomry ship and freight are hypothecated, as well as the cargo; in *respondentia* the cargo alone is hypothecated. (863)

L'originalité de ces deux formes de prêt se caractérise donc par deux faits: d'une part la nécessité d'emprunter dû à un manque de crédit personnel pour préserver soit le navire, soit la cargaison:

It is unnecessary for me to state that bonds of hypothecation are of a very high and privileged nature. They were invented for the purpose of procuring the necessary supplies for ships which may happen to be in distress in foreign ports, where the master and the

862. Id., aux pp. 165-166.

863. E.R. vol. 166, p. 1235, à la p. 1238.

owners are without credit, and where, unless assistance could be secured by means of such an instrument, the vessels and their cargoes must be left to perish. It is important, therefore, to the interest of commerce, that bonds of this kind should be upheld with a strong hand; and, accordingly, they have at all times been so upheld by this Court when they appear to have been entered into bona fide, and without any suspicion of fraud. (864)

et d'autre part le risque maritime encouru par le prêteur de ne pouvoir réclamer le remboursement de sa créance qu'au cas où l'objet donné en garantie parviendrait à destination, ou l'heureux déroulement des évènements:

It is the necessity and the maritime risk that give validity to a bottomry bond, and jurisdiction to this Court; and upon what principle then is it that this Court should not exercise similar jurisdiction in the case of respondentia, when the ship is lost, and there exists no other means of bringing the cargo to its destination? (865)

L'absence de l'une de ces deux exigences avait pour résultat de départir la cour de sa compétence: cf. The Royal Arch en 1857 (866). La forme de ces contrats ne ré-

-
864. Sir W. Scott dans The Alexander (1833), E.R. vol. 165, p. 1310, aux pp. 1310-1311. Aussi le Dr. Lushington lors d'une décision du Conseil Privé en 1839 dans The Prince of Saxe Cobourg (E.R. vol. 13, p. 1, à la p. 5): "... because the authority of that Court, in the case of Bottomery Bond, is founded upon the existence of, and necessity arising from, the want of personal credit; and unless that fact be established, or, at least, after due inquiry, the credible appearance of such authority, the Court of Admiralty has no jurisdiction to enforce the Bond. It is not, in the received meaning of the term, Bottomery Bond at all, and of other bonds, the Court of Admiralty has no cognizance".
865. Cargo Ex Sultan, supra n. 863, Ibid.
866. E.R. vol. 166, p. 1131.

pondait par ailleurs à aucune règle particulière: cf. The Mary Ann en 1865 (867).

C'est sans contredit le risque maritime en vertu duquel toute perte de la propriété ainsi donnée en garantie à la suite d'un péril de la mer fait échec au recouvrement de la créance, qui distingue ces contrats de ceux de la catégorie précédente i.e. hypothèques et autres privilèges ("mortgage, hypothecation or charge on a ship"); en ce dernier cas, la perte de l'objet donné en garantie transforme le tout en une simple créance chirographaire et n'opère pas un motif de non-recevabilité.

L'exercice de cette juridiction par la Cour d'Amirauté se fonde sur ses attributs inhérents et fut très tôt reconnu par les tribunaux de common law qui par exemple émirent lors de l'affaire The Catherine en 1681 (868) qu'un bref de prohibition pour cette partie des réclamations fondées sur la fourniture d'effets nécessaires à un navire, mais non quant au contrat de prêt à la grosse sur corps; de nombreuses autres décisions antérieures à 1840 en témoignent d'ailleurs (869)

867. 1 A & E. 13, par le Dr. Lushington, à la p. 14: "As to the objection to the form of the bond, it has been decided over and over again that no particular form is necessary for a bottomery bond. The essence is, that there shall be a maritime risk to be ascertained from the contents of the bond".

868. E.R. vol. 167, p. 563,

869. Voici les plus anciennes qu'il nous fut donné d'observer: Merry v. Jamison and Co. (1764) E.R. vol. 167, pp. 443-444 et 500; Day, Administrator of Day v. Wolfe (1768), E.R. vol. 167, p. 485; Proceeds of the Neptune (1769 et 1774) E.R. vol. 167, pp. 490 et 508.

et c'est pourquoi Lord Stowell à leur sujet affirmait qu'il agissait "with an undoubted authority" (870).

Il est intéressant de noter qu'aucune loi anglaise relative à la Haute Cour d'Amirauté et à son successeur, la Haute Cour de Justice, du moins jusqu'en 1925, ne confirma explicitement cette compétence en amirauté, si ce n'est implicitement en 1840 en permettant que lors d'une réclamation fondée sur un prêt à la grosse sur corps soit mis en question le titre ou la propriété du navire (871); cependant le terme "respondentia" n'y apparaissait pas puisqu'il n'impliquait que la cargaison d'un navire. Quant aux cours de Vice-Amirauté, la situation fut différente car la loi de 1863 leur reconnut spécifiquement cette compétence, e.g. "claims in respect of Bottomry or Respondentia Bonds" (872).

Jusqu'à tout récemment la quasi-similitude de compétence maritime à celle des organismes judiciaires anglais fit que la Cour de l'Echiquier du Canada en sa juridiction d'amirauté observa les mêmes principes; cependant vu la désuétude croissante de ce mode de financement pour les entreprises maritimes, les rapports judiciaires canadiens ne firent

870. The Atlas, supra n. 861.

871. 3 - 4 Victoria, c. 65, s. 4.

872. 25 Victoria, c. 24, s. 10(7). Dans l'affaire The Three Sisters (1873), Stuart's V.-A.R. vol. 2, p. 370, décidée devant la Cour de Vice-Amirauté d'Halifax, le juge Young observa les mêmes règles qui furent émises par le Dr. Lushington de la Haute Cour d'Amirauté dans The Helgoland, E.R. vol. 166, p. 1228.

état d'aucun de ces cas depuis 1934, le dernier que nous ayons pu retracer s'étant présenté en 1923 dans The SS Samuel Marshall (873).

Qu'en est-il maintenant de la compétence à ce chapitre? Le fait le plus caractéristique c'est que le nouveau texte ne réfère plus seulement aux prêts à la grosse sur corps ou sur facultés, mais à "toute demande relative ... à quelque privilège de la nature" d'iceux; l'impression qui se dégage de cette formule est d'avoir voulu étendre la compétence de la cour aux cas ressemblant à ceux fondés sur des prêts, mais il apparaîtrait pour le moins invraisemblable qu'on puisse en soustraire l'un des éléments essentiels, soit le risque maritime. Aussi cette souplesse devrait-elle s'adresser à la forme de ces contrats bien que la jurisprudence ait indiqué qu'il y en avait aucune particulière.

Paragraphe 2: Fournisseurs d'un navire, services d'aconage et de gabarage.

Bien qu'à l'origine la Haute Cour d'Amirauté ne possédait point la compétence nécessaire pour entendre les réclamations fondées sur la fourniture d'effets à un navire (874),

873. 1923 R.C.E. 110.

874. Bref de prohibition émis dans The Hopewell, (1668) E.R. vol. 167, p. 557. Voir aussi The Two Ellens (1872) E.R. vol. 17, p. 361, à la p. 364; The Ship Garden City (1901) 7 R.C.E. 34 et 94, à la p. 95; The Barge David Wallace (1903) 8 R.C.E. 205, aux pp. 223-224 et The Wataga, (1856) E.R. vol. 166, p. 1075.

occasionnellement elle se le permit (875), mais l'affaire The Neptune (876) décidée par le Conseil Privé reconnut ces excès juridictionnels, précisant même que les plaignants ne pouvaient s'adresser au produit de la vente d'un navire se trouvant devant la cour; aussi toute action judiciaire de cette nature aurait-elle dû être logée devant les tribunaux de droit commun (877). Ce n'est qu'à partir de 1840 que le Parlement l'habilita à disposer des cas de "Necessaries supplied to any Foreign Ship or Sea-going Vessel (878).

Le Dr. Lushington suggéra d'abord que ce terme anglais "necessaries", traduit habituellement en français par "effets nécessaires", devait s'entendre dans un sens assez large pour ne point le réserver à ce qui était absolument nécessaire,

... and the Court will not put a restricted meaning on the term necessaries in this beneficial statute, so as to confine it to things absolutely and unconditionally necessary for a ship in order to put to sea. (879)

mais précisa par la suite qu'il englobait ces réparations et ces biens nécessaires au navire pour prendre la mer, par opposition à ce qui aurait pu l'être pour son genre de voyage:

It appears to me that the most convenient course I can follow is to take an intermediate one, to make a distinction between the ship and

-
875. Brook v. Stradlander (1691) E.R. vol. 167, p. 564; The Swan (1702) E.R. vol. 167, p. 574 et The John (1801) E.R. vol. 167, p. 597.
876. 1835 - E.R. vol. 12, p. 584.
877. The Ocean (1845) E.R. vol. 166, p. 793.
878. 3 - 4 Victoria, c. 65, s. VI.
879. The Perla (1858), E.R. vol. 166, p. 1164, à la p. 1165.

the voyage: I shall hold that "necessaries" means primarily indispensable repairs, anchors, cables, sails, when immediately necessary; and also provisions: but, on the other hand, does not include things required for the voyage, as contradistinguished from necessaries for the ship [...]. (880)

Plus tard dans The Riga (881), Sir Robert Phillimore voulut bien retenir la première proposition à l'effet qu'il ne s'agissait pas seulement des cas d'absolue nécessité, mais ne retint point la seconde, ce qui était nécessaire au navire se confondant souvent avec ce qui l'était pour le voyage. Même les nombreux exemples que nous pourrions citer ne réussiraient point à illustrer toutes les situations possibles, mais le principe émis par Sir James Hannen dans The Henrich Björn (1883) a l'avantage de procurer une règle applicable à la plupart des cas:

The expression "necessaries supplied" in 3-4 Vict. c. 65, S. 6, which gave the Admiralty Court jurisdiction over foreign ships, though it is not to be restricted to things absolutely and immediately necessary for a ship in order to put out to sea, [...], must still be confined to things directly belonging to the ship's equipment necessary at the time, and under the then existing circumstances for the services in which the ship is engaged: [...]. (882)

Cette nouvelle juridiction englobe par ailleurs les prêts ou avances d'argent lorsque contractés en vue de se procurer des effets nécessaires au navire ou à l'équi-

880. The Comtesse de Frègeville (1861), E.R. vol. 167, p. 146, à la p. 148.

881. 1872 - L.R. 3 A. & E. 516.

882. L.R. 8 P.D. 151, à la p. 153.

page (883), même s'ils sont assortis d'un billet promissoire (884) ou autre contrat de la nature d'un prêt ordinaire (885), mais n'englobe pas un prêt d'argent en vue de rembourser un prêt à la grosse sur corps puisque en semblable cas ces argents ne sont point effectivement utilisés pour les fins de nécessité du navire (886); d'ailleurs ce contrat fort particulier d'un prêt à la grosse sur corps constituait un obstacle à la prétention d'une simple réclamation de fournisseurs (887). En effet le qualificatif "supplied" accolé à "necessaries" créait l'obligation pour poursuivre en amirauté que les services, les avances ou les biens aient été effectivement en rapport direct avec les nécessités du navire, et non point d'une façon imaginaire ou abstraite: ainsi le tout ne pouvait englober les avances d'argent pour frais de courtage d'une charte-partie (888), pour la prime d'une police d'assurance (889) ou pour des dépenses de voyages en vue de défendre une action judiciaire dans laquelle le navire est impliqué (890). De même une poursuite en paiement de frais de courtage prévus à une charte-partie ne se qualifiait pas sous ce chef (891). Bref en autorisant de tels recours en amirauté, la législa-

-
883. The AALTJE Willemina, 1 A. & E. 107; The Sophie (1842), E.R. vol. 166, p. 610; et The Marianne, 1891 P.D. 180.
884. The Anna, 1 P.D. 253.
885. Proceeds of the Albert Crosby, 3 A. & E. 37.
886. The Omni, (1860), E.R. vol. 167, p. 75.
887. The Elpis (1872), 4 A. & E. 1.
888. The Marianne, 1891 P.D. 180.
889. The Henrich Bjorn, supra n. 882.
890. The Bonne Amelie, 1 A. & E. 19.
891. Supra n. 886.

ture anglaise préservait les droits de ces créanciers qui, sans garantie particulière, avançaient des sommes en vue de procéder à des réparations nécessaires sur un navire pour le rendre navigable, ou à le pourvoir de biens essentiels à son bon fonctionnement ou à l'entretien de son équipage; elle se permit cependant de restreindre cette juridiction aux seuls navires étrangers (892) et s'il faut en croire The Ocean Queen en 1842 (893), les navires coloniaux n'entraient pas dans cette catégorie.

En 1861, cette compétence s'étendit "over any claim for Necessaries supplied to any ship elsewhere than in the Port to which the Ship belongs", pourvu qu'il fut démontré à la satisfaction de la cour au moment de l'institution des procédures qu'aucun propriétaire ou co-propriétaire du navire ne fut domicilié en Angleterre ou au Pays de Galles (894); autrement le demandeur devait poursuivre devant les tribunaux terrestres anglais. Quant au véritable but visé par cette loi, Lord Halsbury affirma ce qui suit dans The Mecca en 1895:

The Act of 1861 was for the purpose of extending to English ships, of which the owners were not, at the time of the institution of the cause, domiciled in England, the Admiralty jurisdiction given by the Act of 1840 in the case of foreign ship supplied with necessaries within the body of a county. (895)

892. The Flecha (1854), E.R. vol. 164, p. 252.

893. E.R. vol. 166, p. 643. Le Dr. Lushington soutint que le qualificatif "foreign" s'appliquait aussi bien au terme "Ship" que "sea-going Vessel".

894. 24 Victoria, c. 10, s. 5.

895. 1895 P.D. 95, à la p. 103.

Aussi de nombreux juges qui se prononcèrent sur cette question se permirent-ils de corriger le Dr. Lushington qui en 1863 avait affirmé d'une part dans The India (896) que la loi de 1840 ne concernait que la fourniture d'effets nécessaires en Angleterre, et non ailleurs, à des navires étrangers et d'autre part dans The Ella A. Clark (897) que celle de 1861 ne s'appliquait qu'aux navires britanniques et coloniaux, et non aux navires étrangers. Bien au contraire, dirent-ils, celle de 1840 englobe les cas où des "necessaries" sont fournis à des navires étrangers dans des ports étrangers; d'ailleurs celle de 1861 est au même effet, en plus de s'appliquer aussi bien aux navires britanniques que coloniaux, aux deux seules conditions que ces faits ne se soient pas produits au port auquel appartient le navire et qu'aucun de ses propriétaires au moment du début des procédures ne réside en Angleterre ou au pays de Galles.

Quant au texte du sous-alinéa 22(1)(a)(VII) du Supreme Court of Judicature (Consolidation) Act, 1925, il est une agglomération tant des dispositions de 1840 que de 1861 (sauf bien entendu qu'en ce dernier cas on a omis le terme "Wales"), et se retrouve en Annexe de la Loi canadienne d'Amirauté de 1934 (sauf théoriquement à devoir substituer "Canada" pour le terme "Angleterre" art. 18(2)), ce qui fit dire au juge Brandon dans The Queen of the South que "In the result, the Act of 1925

896. 1863 L.J.R. (n.s.) vol. 32 Adm. 185.

897. E.R. vol. 167, p. 283.

preserved but did not extend the previous Admiralty jurisdiction in respect of necessities". (898)

Cependant le Parlement du Canada octroya une compétence plus vaste à sa cour d'amirauté en édicta ce qui suit à l'alinéa 18(3)(b) de sa loi:

18(3) Par dérogation à toute disposition de la présente loi ou de l'Acte mentionné au paragraphe (2), la Cour a juridiction pour entendre et décider
[...]

b) les réclamations relatives aux approvisionnements nécessaires d'un navire. (899)

Cette formulation renouvelée eut donc pour résultat de permettre ce genre de réclamations dans tous les cas, sans se soumettre à la double restriction imposée par les lois anglaises. C'est l'attitude qu'adopta le juge Wells du district d'amirauté d'Ontario dans The Ship Protostatis (1967) en affirmant que:

Section 18(3)(b) gives jurisdiction to hear and determine any claim for necessities supplied to a ship. (900)

Il fit également observer ce qui suit:

The Act of 1934 in Canada is not restrictive when it describes "necessaries" in the words "any claim for necessities supplied to a ship", and in view of the subsequent judicial decisions, which all tended to

898. 1968 P.D. 449, à la p. 454.

899. Quant à la présence de ce paragraphe sur toute autre disposition de cette loi, voir supra p.

900. 67 D.L.R. (2d) 174, à la p. 177.

liberalize the treatment of the expanded jurisdiction given by the Act of 1861. I think it is quite clear that anything that is necessary for the purposes of the ship may come under the class of necessaries. (901).

Quant aux cours de vice-amirauté, elles ne détenaient avant 1863 aucune compétence de cette nature (902), mais à partir de cette date purent se prononcer sur les "claims for Necessaries supplied, in the Possession in which the court is established, to any ship of which no Owner or Part owner is domiciled within the Possession at the time of the Necessaries being supplied:" (903). Contrairement à ce qui prévalait en Angleterre (904), les effets nécessaires devaient avoir été fournis dans les limites de la colonie où siégeait la cour et le domicile des propriétaires se considérait au moment où les services étaient rendus et non lors de l'institution des procédures.

Soulignons enfin que puisque ces réclamations relatives aux approvisionnements nécessaires peuvent aussi bien englober les réparations d'un navire que les achats de fournitures, matériels ou autres provisions, les premières pourront occasionnellement être soumises au tribunal sous une autre forme, soit une réclamation pour construction, équipement, ou

901. Id., p. 178.

902. The Mary Jane (1848), Stuart's V.-A.R.; vol. I, p. 267.

903. 26 Victoria, c. 24, s. 10(10).

904. The Mecca, supra n. 895.

radoub d'un navire (905); nous constaterons toutefois plus tard qu'il existe des distinctions entre ces différentes catégories d'actions judiciaires.

La récente Loi sur la Cour fédérale bouleverse quelque peu les principes traditionnellement reconnus en ce domaine en attribuant compétence à l'alinéa 22(2)(m) en regard de:

any claim in respect of goods, materials or services wherever supplied to a ship for her operation or maintenance including, without restricting the generality of the foregoing, claims in respect of stevedoring and lighterage;

toute demande relative à des marchandises, fournitures ou services fournis à un navire, où que ce soit, pour son exploitation ou son entretien, et notamment, sans restreindre la portée générale de ce qui précède, les demandes relatives à l'aconage ou gabarage;

Notre première observation sera de noter la disparition du terme technique antérieur "necessaries" (906), ou approvisionnements nécessaires, dont la connotation en droit d'amirauté illustre des théories jurisprudentielles fort particulières; cette soustraction soulèvera certes des difficultés car semblerait disparaître avec lui le caractère de nécessité des marchandises, fournitures ou services fournis à un navire, à moins que les tribunaux décèlent une telle exigence implicite dans les fins pour lesquelles ils sont acquis, c'est-à-dire "pour son exploitation ou son entretien".

905. Voir à titre illustratif The Ship Flora (1897), 6 R.C.E. 135 et 137.

906. The Comtesse de Frègeville, supra n. 880.

Cependant persiste l'exigence que le tout soit "fourni à un navire" (supplied to a ship), c'est-à-dire directement, sinon physiquement, relié avec le navire ou son équipage, selon une tradition de plus d'un siècle et demi.

Les termes "marchandises" (goods) et "fournitures" (materials) confirment à notre avis cette impression, mais il pourrait ne pas en être de même quant aux "services" qui sont susceptibles de se présenter sous plusieurs formes; il semblerait cependant, en considérant l'ensemble de cet alinéa, qu'il s'agisse de tout travail physique effectué en regard du navire ou de son équipement, comme ceux de réparations par le passé, ou tout autre s'y rapprochant. Aucune raison ne semblerait par ailleurs justifier le rejet d'une réclamation pour avance d'argent en vue de se procurer ces services, marchandises ou fournitures, comme ce fut le cas par le passé en regard des "necessaries", sauf à devoir invoquer le maintien de cette compétence antérieure conférée par la Loi sur l'Amirauté. Le fait que le législateur ait spécifié que cela comprenait dorénavant les services de gabarage (906a) nous apparaît très révélateur puisque récemment dans The Ship Protostatis (907), il fut décidé que l'emploi d'une grue mécanique pour alléger de sa cargaison un navire échoué pouvait à juste titre être considéré sous l'épithète de "necessaries".

906a. "Gabarage" s'entend des services relatifs à l'allégement des navires au moyen d'un autre navire, généralement plus petit, ou d'une barge, et on le traduit en anglais par le terme "lighterage"; cf. International Maritime Dictionary, op. cit., p. 454.

907. Supra n. 754, ibid.

Quant aux réclamations fondées sur des services d'aconage (907a) elles ont un historique différent dont il faut faire état. En Angleterre, jusqu'en 1911, les arrimeurs de marchandises n'étaient point habilités à s'adresser aux juridictions d'amirauté pour faire droit à leurs réclamations car on ne pouvait les englober sous aucun chef de compétence de ces cours, pas même celui de "necessaries"; aussi ce genre d'entreprise comportait-il des risques inhérents (908), comme celui de ne pouvoir poursuivre un armateur étranger ou un expéditeur éloigné, ni d'invoquer un privilège quelconque. Consciente de ces difficultés légales, le Parlement anglais adopta en 1911 The Merchant Shipping (Stevedores and Trimmers) Act (909) dont le titre au long s'avère fort descriptif quant aux fins poursuivies:

An Act to enlarge the remedies of persons having claims for work done in connection with the stowing or discharging of ships' cargoes or the trimming of coals on board ships.

Essentiellement cette loi permettait en ces cas l'arrêt et la détention du navire d'une façon sommaire jusqu'à ce qu'il fut fait droit à de telles réclamations, mais accordait aussi alternativement le droit d'une poursuite en recouvrement de ces dûs devant une cour possédant une juridiction d'amirauté, comme s'il s'était agi d'une réclamation pour des approvisionnements nécessaires d'un navire. L'affaire The SS. Ingelby (910) en 1923 établit que cette législation

- 907a. "Aconage" s'entend des services relatifs au chargement ou déchargement de la cargaison d'un navire, et la version anglaise fait état du terme "stevedoring".
908. The Zigards, 1932 P.D. 113.
909. 1 - 2 Georges V, c. 41.
910. 1923 R.C.E. 208.

s'appliquait aux Dominions, y compris le Canada (911), cependant que dans The SS. Clearpool (912) il fut indiqué que cette compétence n'englobait pas une réclamation en dommages pour bris de contrat fondée sur le refus de procéder à l'arrimage des marchandises.

La même année que fut adoptée à Ottawa la Loi sur l'Amirauté, naissait une nouvelle version de la Loi sur la marine marchande du Canada laquelle en sa Partie XVI comportait des dispositions similaires à celles de la loi anglaise précitée. Le paragraphe 8 de cet article 702 se lit présentement ainsi dans sa version française:

702(8) Rien au présent article ne porte atteinte au pouvoir que possède une personne de faire valoir, autrement qu'en conformité des dispositions de la présente Partie, une réclamation à laquelle s'applique la présente Partie, et toute personne ayant une réclamation à laquelle s'applique la présente Partie peut, si elle le désire, au lieu de procéder d'après les dispositions précédentes de la présente Partie, intenter des procédures en amirauté pour faire valoir la réclamation conformément aux règles ordinaires de pratique de la Cour d'Amirauté, et si des procédures sont ainsi intentées, cette cour a la même compétence pour faire droit à cette réclamation que si la réclamation portait sur la fourniture de choses indispensables au navire (913).

911. L'arrêt subséquent du Conseil Privé, The SS. Woron and Yuri Maru (supra note 437), laisse soupçonner quelques doutes quant à la valeur de cet énoncé à moins de prétendre qu'il s'agisse d'une dérogation expresse à la loi de 1890.

912. 1920 - 20 R.C.E. 153.

913. 1952 S.R.C. c. 29, Art. 710(8).

Bien qu'au moment de l'adoption de la Loi sur la Cour fédérale ces dispositions soient toujours en vigueur, il faut féliciter le législateur d'avoir rapatrié l'essentiel de ce texte dans sa loi d'organisation judiciaire en matière maritime de façon à rendre plus compréhensive l'ensemble de cette compétence.

Signalons enfin que cette compétence fait abstraction du lieu où se produiront ces événements, maintenant à cet égard le même principe que sous le régime précédent.

Il faut signaler enfin que dans The Ship Armor (914), une réclamation fondée sur les services d'aconage, le juge Collier ne fit pas droit aux prétentions de la demanderesse non point pour défaut de compétence du tribunal, mais parce que celle-ci tentait de faire valoir sa réclamation contre un navire affrété alors que les services avaient été procurés aux affréteurs aux-mêmes, et non aux propriétaires. Aussi ne pouvait-on saisir le navire pas plus que se prévaloir du recours sommaire prévu à l'article 802 L.m.m. puisqu'il ne s'agissait pas d'un contrat d'affrètement en vertu d'une charte-partie coque-nue qui aurait élevé les affréteurs au rang de quasi-propriétaires.

Paragraphe 3: Débours et avances faits pour un navire.

La dernière catégorie de créances concernent les

débours et avances pour un navire, et c'est l'alinéa 22(2)(p)

L.C.f. qui en dispose:

any claim by a master, charterer or agent of a ship or shipowner in respect of disbursements or by a shipper in respect of advances, made on account of a ship;

toute demande d'un capitaine, affrêteur, agent ou propriétaire de navire relative aux débours faits pour un navire et toute demande d'un expéditeur relative aux avances faites pour un navire;

Le terme anglais "disbursements" dont la traduction française en 1934 fut "déboursés" et en 1971 "débours", est très significatif en droit maritime anglais; il évoque la situation du capitaine qui, en cas de nécessité, se voyait dans l'obligation de contracter quelques obligations personnelles pour assurer l'exploitation d'un navire.

Ainsi que le laissent entendre de nombreux obiter dicta, le seul recours dont disposait le capitaine à l'origine pour se faire acquitter ces dépenses était au moyen d'une action personnelle contre le ou les propriétaires devant les cours de common law: The Chieftain en 1863 (915), The Mary Ann en 1865 (916) et The Victoria en 1868 (917).

La loi de 1840 fut silencieuse sur ce sujet mais le Parlement de Westminster, en permettant dans le Merchant

915. E.R. vol. 167, p. 136.

916. 1 A. & E. 8, à la p. 10 où le Dr. Lushington affirmait que "Previous to the Merchant Shipping Act, 1854, the master's only remedy to recover his disbursements was by a personal action in the courts of common law against the owner".

917. 1868 L.J.R. (n.s.), vol. 37 Adm. 12.

Shipping Act - 1854 (918), que lors d'une réclamation par le capitaine pour le recouvrement de ses gages le défendeur puisse lui opposer quelque demande reconventionnelle en regard de sa gestion (919), permit indirectement que cette question puisse être soumise au tribunal. Cet article 191 se lisait ainsi:

191. Every Master of a ship shall, so far as the case permits, have the same Rights, Liens, and Remedies for the Recovery of his Wages which by this Act or by any Law or Custom any Seaman, not being a master, has for the Recovery of his Wages; and if in any Proceeding in any Court of Admiralty or Vice-Admiralty touching the claim of a Master to Wages any Right of Set-off or Counter claim is set up; it shall be lawful for such Court to enter into and adjudicate upon all Questions and to settle all Accounts then arising or outstanding and unsettled between the Parties to the Proceeding, and to direct Payment of any Balance which is found to be due.

En effet, en réponse à une demande reconventionnelle, le capitaine avait la possibilité de soumettre l'état des déboursés qu'il avait pu effectuer en regard du navire et d'en exiger le remboursement, ou d'exiger une garantie de remboursement lorsque les argents n'avaient point été versés, mais qu'il avait contracté une obligation éventuelle de paiement.

918. 17 - 18 Victoria, c. 104.

919. Lord Watson précisa dans The Sara (1889), en s'inspirant de l'affaire The City of Mobile (1873), 4 A. & E. 191, à la p. 193, décidée par Sir Robert Phillimore, que ces contre-réclamations basées sur des comptes existant entre le propriétaire et le capitaine, n'englobait que ce qui concernait directement le navire; cf. L.R. 14 A.C. 209, à la p. 217.

Toutefois, ainsi que le fit remarquer le Dr. Lushington, il ne lui était point loisible à cette époque de débiter des procédures en amirauté sur ce sujet:

But under that act, a master could not initiate a suit in this Court to recover his disbursements. (920)

Cette carence fut comblée lorsqu'en 1861 un nouveau texte législatif décréta que la Haute Cour d'Amirauté "shall have jurisdiction ... over any claim by the Master of any ship for Wages earned by him on board the Ship, and for Disbursements made by him on account of the Ship:" (921), laquelle disposition se retrouve textuellement au sous-alinéa 22(1)(a)(VIII) du Supreme Court of Judicature (Consolidation) Act, 1925. Quant au Vice-Admiralty Court Act, 1863, il établissait d'une façon plus lapidaire que cette compétence s'étendait aux "claims for Master's Wages, and for his Disbursements on account of the Ship" (922), en ce dernier cas le qualificatif "made" ayant été omis; ces tribunaux détenaient cependant les mêmes pouvoirs d'intervention que ceux prévus à la loi de 1854 car l'article 191 précité du Merchant Shipping Act trouvait son application dans les colonies.

Le Dr. Lushington affirma à deux reprises que "the terms of the Statute, 'disbursements made' appear clear to me; and I am of opinion that liabilities incurred but not paid are

920. Supra n. 916.

921. 24 Victoria, c. 10, art. 10.

922. 26 Victoria, c. 24, s. 10(2).

not within these terms (923), mais Sir Robert Phillimore dans The Feronia en 1868 ne partagea pas entièrement cet avis:

The next question of importance relates to the true construction of the words in the statute, 'disbursements made by him'. It certainly appears to me that the legislature intended to include under these words all proper expenditure made by the master upon the ship, whether the particular articles, the subject of this expenditure, were obtained by immediate or by promised payment, and that in each case two questions would arise: 1. Had the particular articles actually been supplied to the use of the ship? Whether these articles were such as the necessities of the ship justified and required? (924)

Plus généralement Lord Esher établit le principe suivant dans The Orienta (1895), lequel Sir Francis H. Jeune partagea entièrement dans The Elmville en 1904 (925):

The real meaning of the word 'disbursements' in Admiralty practice is disbursements by the master, which he makes himself liable for in respect of necessary things for the ship, for the purposes of navigation, which he, as master of the ship, is there to carry out -- necessary in the sense that they must be had immediately -- and when the owner is not there, able to give the order, and he is not so near to the master that the master can ask for his authority, and the master is therefore obliged, necessarily, to render himself liable in order to carry out his duty as master. (926)

-
923. The Chieftain (1863), supra n. 915, à la p. 318 et opinion réitérée l'année suivante dans The Edwin, E.R. vol. 167, p. 365.
924. 2 A. & E. 65, à la p. 75.
925. L.R. 1904 P.D. 422, à la p. 426.
926. L.R. 1895 P.D. 49, à la p. 55.

Il est intéressant de noter que le concept de nécessité rattaché aux cas de débours était substantiellement le même que dans le cas précédent de "fourniture d'effets nécessaires à un navire", la différence étant toutefois que dans ce cas-ci ce n'était point le créancier fournisseur qui exerçait la réclamation, mais le débiteur interposé qui avait dû acquitter une dette, ou encourir personnellement l'obligation de payer, en sa qualité de mandataire ou représentant du propriétaire du navire. Bien plus cette compétence n'autorisait que le recours exercé par le capitaine, et non pas celui d'un autre officier de classe inférieure qui aurait pu faire de tels débours; The Victoria (927).

La Cour de l'Echiquier du Canada en sa juridiction d'amirauté, vu une compétence similaire, s'inspira de ces mêmes principes dans l'exercice de cette compétence en notant bien que ce droit n'appartenait qu'au capitaine d'un navire, et non à d'autres administrateurs ou mandataires des propriétaires tels les gérants ou les superviseurs d'opérations maritimes: The Ship Brian Baru, Shoughraun, Munroe Doctrine, Reciprocity (928) et The Ship Joyland (929). De même, pour que ces revendications soient couronnées de succès, le capitaine devait détenir l'autorité nécessaire pour lier les propriétaires, ce qui n'était par le cas lorsque le navire était en la possession d'affrêteurs: The Steamer Duchess of York (930).

- 927. Supra n. 917.
- 928. 10 R.C.E. 176.
- 929. 1931 R.C.E. 70.
- 930. 1924 R.C.E. 95.

Enfin l'article 214 de la Loi sur la marine marchande (1970 S.R.C. c. S-9) était et est toujours au même effet que l'article 191 précité de la loi anglaise, lequel permet au tribunal lors de ces réclamations de disposer de toute question incidente à la gestion du navire.

La Loi sur la Cour fédérale semble introduire en regard de ce sujet de nombreux changements; aussi procéderons-nous à son étude en deux parties distinctes, tout comme le texte renouvelé lui-même, soit d'une part la question de débours et d'autre part celle des avances.

La première partie attribue compétence pour "toute demande d'un capitaine, affréteur, agent ou propriétaire de navire relative aux débours faits pour un navire"; la conservation de l'expression anglaise classique "any claim by a master, ... in respect of disbursements, ... made on account of a ship" révèle qu'en partie cette compétence demeurera la même qu'autrefois. Cependant on note l'ajoute de trois autres personnes, soit l'affréteur, l'agent ou le propriétaire du navire, comme pouvant faire valoir leur réclamation en amirauté; nul doute cependant que le tout sera déterminé en fonction de leurs liens contractuels avec les propriétaires, mais aussi en tenant compte des mêmes critères de nécessité puisque le contenu juridique de "débours faits pour un navire" (disbursements made on account of a ship) demeure le même pour eux trois que pour le capitaine lui-même. L'inclusion du terme

"propriétaire" laisse soupçonner plutôt une demande d'un co-propriétaire contre ses collègues, comme le cas se présentait souvent jadis où le capitaine, un des co-propriétaires du navire, s'adressait à ses partenaires pour qu'ils paient leur quote-part des déboursés: à titre illustratif, voir The City of Mobile en 1873 (931). De même il est permis d'imaginer la situation où un propriétaire acquitte pour protéger sa propriété des sommes qu'un affrèteur aurait dû lui-même verser.

On ne sait trop cependant si une réclamation de cette nature pourrait être dirigée contre d'autres personnes que les propriétaires du navire, par exemple une réclamation d'un capitaine ou d'un agent, d'un navire affrété contre l'affrèteur lui-même vu leurs liens contractuels.

Il semblerait cependant qu'en pareille circonstance seule une action personnelle soit disponible puisque bien que les débours aient été effectués à l'avantage d'un navire, ils n'en créent pas pour autant un privilège maritime, et en conséquence le crédit ne s'est pas nécessairement fondé sur le navire lui-même ou les ressources de ses propriétaires. Aussi sur ce point précis une analogie peut être faite avec la récente affaire du Armor (932).

Aussi faudrait-il rappeler que le pivot de cette compétence maritime demeure toujours le navire et que les

931. Supra n. 919.

932. Supra n. 914.

cours d'amirauté sont réticentes, à moins de dispositions législatives explicites à cet effet, à s'octroyer une compétence où le navire lui-même, directement ou indirectement, n'est point mis en cause; c'est pourquoi ordinairement les relations qui lui sont étrangères ne relèvent point de sa compétence, mais sont plutôt réservées aux tribunaux civils terrestres dont un vaste champ d'activité est consacré aux réclamations entre particuliers.

Une autre difficulté consiste à se demander si en attribuant en partie une nouvelle compétence à la cour le législateur a voulu reconnaître en plus de l'autorité du capitaine, celle d'un affrèteur ou d'un agent du navire de déterminer le caractère de nécessité des débours et de pouvoir lier directement, sans l'intermédiaire du capitaine, les propriétaires et le navire lui-même? A cette question nous ne pouvons malheureusement formuler une réponse définitive, mais plutôt ne faire que deux observations en faveur du rejet d'une telle prétention: (1) Tout d'abord nous sommes en présence d'une loi d'organisation judiciaire dont le but primordial est de déterminer la compétence de la cour, et non de modifier le droit maritime substantif, et plus particulièrement les relations mandants-mandataires; (2) de plus si telle avait été l'intention du législateur, il aurait conféré à ses autres individus les mêmes droits que le capitaine détient lui-même en vertu de l'article 214 L.m.m. du Canada, ce qu'il ne crut pas à propos de faire. Tout au plus à notre avis désirait-il leur accorder un recours plus explicite en ne les obligeant pas nécessaire-

ment à recourir à la catégorie des réclamations pour "four- nitures d'effets nécessaires", ce qui peut parfois s'avérer difficile à démontrer, lorsqu'ils ont personnellement con- tracté une dette ou assumé une obligation pour un navire, soit à la demande des propriétaires ou du capitaine, soit en vertu de la nature de leurs obligations contractuelles.

Ainsi se trouverait éliminée la nécessité de démon- trer que ces débours furent effectués pour des nécessités immédiates du navire en vue de poursuivre ses opérations et ce changement juridictionnel couvrirait les nombreux cas où des sommes d'argent sont versées ou une obligation personnelle assumée pour un navire soit pour satisfaire à des besoins immé- diats et précis, soit par ailleurs dans le cadre d'une adminis- tration plus large, tel celui d'agent d'un navire, où des dé- bours sont régulièrement faits pour satisfaire aux nombreuses obligations résultant de l'exploitation d'un navire.

La seconde partie de cet alinéa permet "toute demande d'un expéditeur relative aux avances faites pour un navire" (any claim ... by a shipper in respect of advances made on account of a ship); cette catégorie se distingue de la pré- cédente en ce que l'expéditeur de marchandises ou d'une car- gaison, lequel est parfois même un affréteur, verse par anti- cipation une partie ou la totalité du fret qui serait autre- ment exigible à la fin du voyage pour l'exécution d'un contrat de transport. Toutefois la particularité de ce chef de compé- tence vient de ce que le tout doit être fait "pour un navire"

ou "on account of a ship", et non un simple versement par anticipation dans le cadre d'un contrat général de transport, sans cette considération précise. Bien plus faut-il reconnaître qu'un affrèteur-expéditeur doit à l'occasion avancer certaines sommes d'argent afin d'assurer l'opération du navire et qu'en pareille circonstance il devient le créancier de ses propriétaires.

La jurisprudence anglaise dévoile que les tribunaux d'amirauté se sont à quelques reprises prononcés sur des cas de fret payé par anticipation, à l'occasion d'un autre chef de réclamation, mais nullement dans le sens que semble le proposer la nouvelle disposition de la loi canadienne, cf. The Salacia en 1862 (933), The Standard (934), The Thyatira (935) et The Kannik en 1868 (936). En effet il appert qu'il ait été de coutume en vertu de certains contrats de transport par eau d'exiger de l'expéditeur un versement partiel anticipé du fret, en général pour procurer plus de liquidités aux armateurs, lequel montant avec certains autres était déduit à la fin du voyage du montant global exigible (gross freight) pour obtenir le solde (net freight). Précisons aussi qu'en regard de l'expéditeur une avance de fret se distingue d'un prêt ordinaire suivant l'observation suivante:

An advance of freight is an insurable interest because the liability of the shipowner to repay it is dependant upon the same contingencies as the shipowner's claim

933. E.R. vol. 167, p. 263.

934. E.R. vol. 166, p. 1130.

935. 1883 L.J.R. (n.s.) vol. 52 Adm. p. 85.

936. 2 A. & E. 289.

to freight itself. A loan, on the other hand, is not freight, is not an insurable interest; for whatever happens to the ship, the loan may be recovered by action against the shipowner. (937)

Mais ce qui doit retenir ici notre attention, c'est que la compétence de la cour sous ce chef se limite aux avances faites pour un navire (on account of a ship), et non à des avances pures et simples, et bien que le terme fret n'y soit point explicitement indiqué, il est néanmoins sous-entendu puisque le terme réfère à l'expéditeur dont la seule dette se résumera au paiement du fret. Peut-on conclure que dans tous les cas il puisse en être ainsi, ou plutôt pour qu'un plaignant puisse s'adresser à la cour il faille démontrer que ces montants avancés ont effectivement servi aux nécessités ou exigences d'exploitation du navire? La distinction semble difficile à établir, mais si telle n'était pas l'interprétation des tribunaux, dès lors le demandeur devrait rechercher un autre chef de compétence, tel peut-être celui prévu à l'alinéa 22(2)(i) concernant les conventions relatives au transport de marchandises à bord d'un navire, lequel sera abordé plus loin dans notre étude, à moins par ailleurs que le vocable "droit maritime canadien" puisse soutenir l'exercice de cette compétence.

En conclusion il s'avère utile de mettre en évidence que tout le particularisme de cet alinéa repose sur les termes "pour le navire" ou "on account of a ship", nécessitant pour l'intervention du tribunal la preuve que les sommes versées

937. Dr. Lushington dans The Salacia, *supra* n. 933.

ou les obligations contractées devaient être pour l'usage d'un navire particulier, et non pour quelques autres fins qui lui sont étrangères.

Section 3: Demandes relatives aux services rendus à un navire.

Un autre ensemble de dispositions de l'article 22 se distingue de la catégorie précédente en ce que ceux qui y recourent ne sont point créanciers d'un navire vu certaines transactions financières, mais plutôt parce qu'ils ont rendu à quelques exceptions près, des services physiques à un navire. La nature de ces services fut regroupée sous sept rubriques.

Paragraphe 1: Sauvetage.

Les réclamations dont recèlent le plus les anciens répertoires anglais de jurisprudence maritime sont sans contre-dit celles pour services de sauvetage alors que des bâtiments étaient aux prises avec des difficultés susceptibles d'entraîner leur perte ou destruction.

Cette compétence de la Haute-Cour d'Amirauté anglaise se limitait originairement à ce qui survenait en haute mer (on the high seas) (938), hors des limites d'un corps de comté (939), à un navire (940), ses apparaux (941) ou sa cargaison (942), mais

938. The Leda (1856), E.R. vol. 166, p. 1007, et The Kate (1864), E.R. vol. 167, p. 343.

939. Raft of Timber (1844), E.R. vol. 166, p. 749.

940. Id., et The Jan and Anthony (1763), E.R. vol. 167, p. 591.

941. Halls v. An Anchor, E.R. vol. 167, p. 573.

942. Cargo Ex The Vine Grape (1701), E.R. vol. 167, p. 573.

non au simple sauvetage de vies humaines (943), domaine sur lequel le tribunal ne détenait aucune compétence inhérente (944). Il était néanmoins de coutume, même avant toute intervention législative, d'octroyer plus aux sauveteurs qui en plus de préserver une propriété avait porté secours à des gens en détresse ainsi que le souligna Lord Chelmsford dans The Fusilier (1865):

Prior to the passing of "The Merchant Shipping Act, 1854", the Court of Admiralty, in a case of salvage where no property had been rescued from peril but where life had been saved, had no power to award anything to the salvors. But where both property and life had been saved, it was well established practice of the Court to increase the amount of salvage, and thus indirectly remunerate the salvors for the merit due to their having saved life as well as property. Of course, as the salvage was awarded in one entire sum, the owners of the cargo, as well as of the ship and freight, contributed their proportion to the payment of this increased salvage, and so in a certain sense were rendered liable to the payment of what is called life salvage. (945)

Quant à la loi de 1840 (946) elle reconnaît d'abord implicitement cette compétence de la Haute Cour d'Amirauté à l'article IV en permettant que dans les causes de cette nature

-
943. The Aid (1822), E.R. vol. 166, p. 30; The Zephyrus (1842) E.R. vol. 166, p. 596, à la p. 597 où le Dr. Lushington affirmait ce qui suit: The jurisdiction of the Court in salvage causes, is founded upon a proceeding against property which has been saved, and I am at a loss to conceive upon what principle the owners can be made answerable for the mere saving of life".
944. The Johannes (1860), E.R. vol. 167, p. 87.
945. E.R. vol. 16, p. 19, à la p. 26.
946. 3 - 4 Victoria, c. 65.

puissent être mises en question le titre et la propriété du navire, mais aussi formellement à l'article VI en statuant qu'elle aura "[...] jurisdiction to decide all claims and demands whatsoever in the nature of Salvage for Services rendered to [...] any ship or Seagoing Vessel, [...] whether such Ship or Vessel may have been within the Body of a County, or upon the High Seas, at the time when the Services were rendered [...], in respect of which such claim is made".

Lord Esher dans The Gas Floating Whitton No. 2 (947) en 1896 fit remarquer que cette législation n'avait pour objet que d'étendre la compétence de la cour à de nouveaux lieux de survenance de ces événements. Des transformations substantielles en matière de sauvetage furent élaborées dans The Merchant Shipping Act, 1854 (948) et certains amendements subséquents (949): les premières avaient pour objet de décréter les nouvelles limites territoriales de compétence de la cour (article 476), selon le même principe qu'en 1840, (950) les seconds pour restreindre la juridiction de la cour dans les cas où le montant en litige était de moindre importance, tout en permettant qu'un appel puisse lui être logé (article 464) (951), et les troisièmes pour autoriser les réclamations pour

947. 1896 P.D. 42, à la p. 53.

948. 17 - 18 Victoria, c. 104, partie VIII, arts. 432 à 501.

949. 1862, 25 - 26 Victoria, c. 63.

950. The Johannes, supra n. 944.

951. The William and John, E.R. vol. 167, p. 292; The Louisa (1863), E.R. vol. 167, et The Kate, supra n. 938.

sauvetage de vies humaines lorsque en tout ou en partie les services étaient fournis dans les limites du Royaume-Uni (Articles 458-459) (952). D'ailleurs le Dr. Lushington résumait la situation juridique ainsi en 1864:

In the first place the Court of Admiralty had original jurisdiction in all cases of salvage, and still holds and exercises that jurisdiction, saved or regulated by the Merchant Shipping Act, 1854, and the Amendment Act, 1862. (953)

Par ailleurs Sir Robert Phillimore affirma ce qui suit dans The Willem III en 1871, viz. "The 9th section of the Admiralty Court Act, 1861, was intended, no doubt, to extend the provisions of the Merchant Shipping Act, 1854" (954), et cet article auquel il réfère se lisait ainsi:

All the provisions of "The Merchant Shipping Act, 1854", in regard to salvage of life from any Ship or Boat within the limits of the United Kingdom, shall be extended to the Salvage of Life from any British Ship or Boat, wheresoever the Services may have been rendered, and from any Foreign Ship or Boat, where the Services have been rendered either wholly or in part in British Waters.

Il s'avère intéressant de noter que ces droits de réclamation de services de sauvetage de vie humaine en quelque lieu que ce soit n'appartenaient qu'aux navires britanniques alors que ceux des navires d'une autre nationalité ne s'étendaient qu'à ces mêmes services exécutés en partie ou

952. The Fusilier (1865), E.R. vol. 167, p. 391; The Johannes, supra n. 944 et The Caromandel, E.R. vol. 166, p. 1097.

953. The Kate, supra n. 890, ibid.

954. 24 Victoria, c. 10, art. 9.

en totalité dans les eaux britanniques; de même ce texte ne parle plus des limites des eaux du Royaume-Uni, mais plutôt des eaux britanniques, englobant de la sorte celles adjacentes à d'autres colonies ou possessions britanniques.

Cependant le texte de l'article 22(1)(a)(v) de la loi de 1925, devait faire disparaître ces distinctions (956) et établir plus généralement que cette compétence englobait:

(v) Subject to the provisions of section five hundred and forty-seven of the Merchant Shipping Act, 1894, with respect to the summary determination of salvage disputes, any claim in the nature of salvage for services rendered to a ship (including subject to the provisions of the said Act, services rendered in saving life from a ship), whether rendered on the high seas or within the body of a county, or partly on the high seas and partly within the body of a county, and whether the wreck in respect of which the salvage is claimed is found on the sea or on the land, or partly on the sea and partly on the land. (957)

Quant aux cours de vice-amirauté, elles ne détenaient jusqu'en 1863 que la compétence originale de la Haute Cour d'Amirauté en matière de sauvetage, mais à cette date le législateur l'étendit à toutes "claims in respect of Salvage of any Ship, or of Life or Goods therefrom;" (958), mais il n'appert

956. Il serait bon de souvenir que le juge Jackett dans Mac-Millan Bloedel Ltd. (supra n. 552) suggérait péremptoirement que cet article de la loi anglaise de 1925 n'était qu'une "consolidation" de celles de 1840 et 1861; cet énoncé ne s'appliquerait guère dans ce cas précis de sauvetage de vie.

957. 15 - 16 Georges V, c. 49.

958. 26 Victoria, c. 24, art. 10(4).

pas que les dispositions de droit statutaire du Merchant Shipping Act, 1854, lui aient été applicables, n'y étant pas nommément désignée. Il ressort donc qu'en un temps sa juridiction fut plus grande que celle de la Haute Cour d'Amirauté et de Justice, c'est-à-dire qu'elle ne contenait aucune restriction quant à la nationalité des navires fournissant les services et les eaux où ils étaient procurés. D'ailleurs l'article 13 le prévoyait d'une façon expresse:

13. The Jurisdiction of the Vice Admiralty Courts, except where it is expressly confined by this Act to matters arising within the Possession in which the Court is established, may be exercised, whether the Cause or Right of Action has arisen within or beyond the Limits of such Possession.

Quant à la compétence de la Cour de l'Échiquier du Canada en sa juridiction d'amirauté en matière de sauvetage, elle était en substance celle que prescrivait l'article 22(1)(a)(v) précité de la loi anglaise de 1925, en plus de toute autre juridiction inhérente ou statutaire de la Haute Cour d'Amirauté (959) puisque ce texte se retrouvait en Annexe de la Loi canadienne sur l'Amirauté de 1934; l'article 18(2) de ce même texte législatif prescrivait au lecteur qu'il devait substituer aux termes Merchant Shipping Act celui de la Loi sur la marine marchande du Canada avec les renvois aux

959. Le lecteur se souviendra que dans l'arrêt MacMillan Bloedel (supra n. 552) le juge Jackett avait établi le maintien tant de la compétence inhérente que statutaire de ce tribunal dans la mesure où la loi de 1925 (art. 22(1)(b) et (c)) ne la modifiait pas.

articles appropriés. En conséquence il fallait tenir compte de la compétence du receveur d'épaves en matière de réclamation sommaire d'indemnités de sauvetage (960) dans les cas où les sommes en litige étaient de moindre importance, institution déjà mise sur pied auparavant en Angleterre; d'ailleurs nos commentaires antérieurs sur ce sujet lors de la discussion du caractère exclusif de cette compétence nous incite à ne point nous attarder sur ce sujet (supra p. et ss). Mais la dérogation la plus importante introduite par la paragraphe 18(5) de la Loi sur l'Amirauté fut d'étendre ce droit de réclamation "relativement au sauvetage de vie humaine ou de biens, d'un aéronef ou au moyen d'un aéronef, sur ou au-dessus de la mer ou des eaux de marée et sur ou au-dessus des Grands Lacs de l'Amérique du Nord," et cette juridiction devait s'exercer et s'appliquer "de la même manière, dans la même mesure et avec le même effet que si cet aéronef était un navire", mais assortie du pouvoir du gouverneur en conseil d'y décréter des modifications ou des dispenses; d'ailleurs l'article 514 L.m.m. du Canada (961) était en substance au même effet. C'est à notre connaissance la première fois, tant en matière de sauvetage qu'autrement, que les aéronefs ont été pris en considération en matière de juridiction d'amirauté en leur attribuant un statut assimilable à celui d'un navire; il s'agissait bien

960. 1934 S.C. c. 44, art. 522, i.e. 1952, S.R.C., c. 29, arts. 528 - 529. Maintenant 1970 S.R.C. c. S-9, arts. 518 - 519.

961. 1970 S.R.C. C. s-9.

d'une disposition exceptionnelle, et de caractère tout-à fait dérogatoire, mais comme nous le constaterons plus tard, cette approche devait plus tard s'étendre à d'autres domaines.

Quelle formulation utilise donc la Loi sur la Cour fédérale en regard de cette compétence? L'alinéa 22(1)(j) nous l'indique:

any claim for salvage including, without restricting the generality of the foregoing, claims for salvage of life, cargo, equipment or other property of, from or by an aircraft to the same extent and in the same manner as if such aircraft were a ship;

toute demande pour sauvetage, et notamment, sans restreindre la portée générale de ce qui précède, les demandes pour sauvetage de vies, de cargaisons, d'équipement ou d'autres biens, par un aéronef, d'un aéronef, dans la même mesure et de la même manière que si cet aéronef était un navire;

Avant de tenter de déterminer le contenu précis de cette disposition, il importe d'abord d'étudier les principes juridictionnels sous-jacents à cette compétence, et pour ce faire nous nous inspirerons presque exclusivement de l'affaire The Gas Float Whitton No. 2, décidée par Lord Esher en 1896, laquelle s'avère certes la plus exhaustive sur ce sujet. S'inspirant d'un auteur fort compétent en la matière, l'imminent juge rapporte les propos suivants quant à la nature d'une indemnité de sauvetage:

Lord Tenterden thus expresses it: It is "the compensation that is to be made to other persons, by whose assistance a ship or its loading may be saved from impending peril, or recovered after actual loss, this compensation is known by the name of salvage. (962)

962. 1896 P.D. 42 à la p. 49, laquelle décision renversa le jugement de première instance; cf. 1895 P.D. 301.

Quant à la description des objets pouvant faire l'objet d'une telle réclamation, il affirma ce qui suit:

The second point, therefore, is, what is the jurisdiction of the High Court of Admiralty as to salvage, ascertained from its practice and judgments and from statutes? As to its practice and judgments, irrespective of statutes, it seems to be one uniform continuous statement by judges and writers of authority that the jurisdiction as to salvage is exercised in respect of a ship, her apparel, and her cargo; of freight in danger, and saved by reason of the saving of the ship or cargo, and of flotsam, jetsam, or logan, being each of them part of the cargo of a ship. (963)

Et plus loin,

There is no word used by any of these writers which mentions any subject or object as the subject or object of salvage under the common law jurisdiction as to salvage of the High Court of Admiralty, other than the ship, her apparel, or cargo, or the wreck of them. (964)

Il admet bien que les lois du Parlement de Westminster en 1854 et 1861 ont apporté des modifications à cette juridiction en permettant en certains cas une compensation pour sauvetage de vie humaine (965) mais précise par ailleurs les personnes dont il s'agit:

It was true that the jurisdiction was extended by statute to the saving of life, but, it was urged, only to the saving of the life of a person whose life was in danger from his being or having been on board a ship, and in danger on the high sea. (966)

963. Id., pp. 48-49.

964. Id., p. 50.

965. Id., p. 63.

966. Id., p. 46.

Il ne fait donc aucun doute à la lumière de ces propos qu'un secours volontaire doit avoir été porté à des biens ou personnes en détresse en mer, le navire demeurant néanmoins au centre de toute réclamation. C'est ce qui motiva Lord Esher dans la cause précitée à rejeter l'action tout en soulignant les divergences qui pouvaient exister en cette matière avec le droit d'amirauté américain, à l'instar du Dr. Lushington en 1844 dans l'affaire Raft of Timber:

This is neither a ship, or a sea-going vessel, it is simply a raft of timber. (967)

Il ressort qu'il est possible de sectionner cet alinéa en deux parties distinctes, soit d'abord la déclaration de principe et ensuite une description partielle de son contenu en regard des aéronefs.

Comme il fut donné de le constater lors de l'étude historique de cette question, le terme sauvetage en matière de juridiction d'amirauté revêt un sens très précis se limitant à des services rendus en mer (ou voies navigables pour le Canada vu l'article 18(1) de la Loi sur l'Amirauté de 1934) en regard de biens matériels comme les navires et leurs cargaisons plutôt qu'à des personnes. Aussi l'expression "toute demande pour sauvetage" laisserait-elle croire dans son sens initial qu'il ne s'agisse que du sauvetage de biens matériels. Prétendre que la seconde partie de cet alinéa a pour résultat

d'admettre toutes les différentes catégories de services de sauvetage puisqu'elle mentionne expressément ceux "de vies, de cargaisons, d'équipement ou d'autres biens", apparaît une interprétation assez audacieuse car puisqu'elle ne dispose que des cas de services rendus "par un aéronef, d'un aéronef, dans la même mesure et de la même manière que si cet aéronef était un navire", vocabulaire singulièrement identique au paragraphe 18(5) de la Loi sur l'Amirauté de 1934 ne concernant que les aéronefs. Est-ce à dire que dans le premier cas sont exclus les services de sauvetage de vies rendus par un navire comme le tout était prévu spécifiquement à l'article 22(1)(a)(v) de l'Annexe A de la loi canadienne antérieure? Nous ne le croyons pas, et ce pour deux raisons principales: (1) Tel que suggéré précédemment les paragraphes 22(1) et (2)(b) de la Loi sur la Cour fédérale préservent la compétence antérieure de la cour, à moins de dispositions expresses à ce contraire, ce que nous avons qualifié de principe fondamental de la compétence maritime de la Cour fédérale (supra p. 219 et ss), et (2) les dispositions de la L.m.m. du Canada (articles 515 et ss, 1970 B.R.C. c. S-9) prévoient spécifiquement une indemnité pour sauvetage de vie humaine en mer. Puisque cette compétence est exclusive au receveur d'épaves et à la cour d'amirauté (supra p. 315 et ss), où ces sauveteurs pourraient-ils donc exercer leurs droits sinon devant cette juridiction? Nous ferons donc observer que cet alinéa aurait dû être plus explicite sur le sujet, en plus d'indiquer les droits juridictionnels exclusifs du receveur d'épaves pour un règlement sommaire des contestations de cette nature.

Quant aux aéronefs, les textes français et anglais introduisent deux nouveaux termes i.e. sauvetage "d'équipement" (equipment) et d'autres biens (other property), lesquels appellent un commentaire. Selon les principes traditionnels que nous avons précédemment décrits (968), cette compétence vise les navires, leurs appareils et cargaison; il semblerait qu'en regard des aéronefs le terme "équipement" fut plus adéquat qu'appareils réservé habituellement aux navires, mais celui de "autres biens" nous rend perplexe quant à sa signification puisqu'il y a déjà une mention expresse du terme cargaison.

Paragraphe 2: Touage.

La question de savoir si la compétence inhérente de la Haute Cour d'Amirauté englobait les réclamations pour touage ou remorquage en haute mer fait l'objet de divergence parmi les auteurs, certains l'ignorant dans leur liste énumérative (supra p. 50 et ss.), d'autres comme Burchell spécifiant qu'elle s'étendait au "towage on the high seas" (970); cette dernière opinion apparaît plus plausible dans la mesure où tenant compte des principes régissant la compétence de ces tribunaux, de telles ententes n'étaient point régies par un contrat spécial. D'ailleurs en certaines circonstances il apparaissait même difficile d'établir une distinction précise entre cette catégorie de réclamations et celles pour sauvetage (971), mais il fut donné de constater

968. Supra p. 418.

970. BURCHELL, op. cit., p. 5. The Santa Maria (1917), 16 R.C.E. 481, à la p. 485.

971. The Princess Alice (1849), E.R. vol. 166, p. 914, à la p. 915.

que les rapports jurisprudentiels antérieurs à 1840 sont avares sur cette question; il y a bien eu en 1828 l'affaire The General Palmer (972) où ce genre de service se confondait avec celui de pilotage et en 1838 celle The Isabella (973), mais toutes deux ne firent point l'objet d'une objection à la juridiction de la cour. Quoi qu'il en soit, la loi de 1840 établit que dorénavant la Haute Cour d'Amirauté pourrait se prononcer sur toutes les poursuites "in the nature of towage", que les navires se soient alors trouvés en haute mer ou dans les limites d'un corps de comté (974). L'année suivante, l'affaire The Reward permit d'établir ce qui suit:

I apprehend that mere towage service is confined to vessels that have received no injury or damage, and that mere towage reward is payable in those cases only where the vessel receiving the service is in the same condition she would ordinary be in without having encountered any damage or accident (975)

Utilisant une autre formulation le Dr. Lushington déclara en 1861 dans The Martha que:

No doubt the Court can enforce an agreement for reasonable towage [...]. (976)

mais aucun juge n'établit précisément ce en quoi consistait "a mere towage service" ou "reasonable towage". Tout au plus sait-on que cette juridiction excluait les réclamations en dom-

-
972. E.R. vol. 166, p. 209.
973. E.R. vol. 166, p. 463.
974. 3 - 4 Victoria, c. 65, art. 4.
975. E.R. vol. 166, p. 538, à la p. 539.
976. E.R. vol. 167, p. 138, à la p. 140.

mages intérêts pour bris de contrat de touage (977), dommages consécutifs à de telles opérations (978) et l'octroi d'une somme additionnelle pour délai dans les opérations (979). Quant à la loi de 1861, elle ne soufflait mot de ce sujet.

Les cours de vice-amirauté acquirent une compétence similaire à celle de la Haute Cour d'Amirauté en 1863 par le biais des articles 10(5) et 13, ce qui permit au juge Black de la Cour de Vice-Amirauté de Québec d'affirmer ce qui suit en 1865 dans The British Lion, en s'inspirant de la maigre jurisprudence anglaise antérieure:

No doubt the Court can, under the Statute 26 Vict. c. 24, enforce the payment of reasonable towage, but it does not seem that it has power to enforce an agreement to employ a particular tug either for a definite or an indefinite quantity of work. (980)

De la définition de touage suggérée par le Dr. Lushington i.e. "without attempting any definition which may be universally applied, a towage service may be described as the employment of another, when nothing more is required than the accelerating her progress" (981), il est permis de croire que la compétence de la cour se limitait effectivement en une rémunération raisonnable pour la seule période durant laquelle ces fonctions étaient exercées, indépendamment de toute autre entente additionnelle.

977. The Euclid (1881), COOK's V.-A. R., p. 279.

978. The Robert Pow, E.R. vol. 167, p. 313.

979. The Hjemmett (1880) 5 P.D. 227.

980. STUART's V.-A.R., vol. 2, p. 114, à la p. 115.

981. Supra n. 961.

En 1925 le législateur anglais y consacra un alinéa particulier, sans pour autant modifier les termes de cette compétence:

22(1)(a)(vi) Any claim in the nature of towage, whether the services were rendered within the body of a county or on the high seas. (982)

lequel faisait partie de l'Annexe A de la loi canadienne de 1934 et constituait la juridiction de la Cour de l'Echiquier du Canada en cette matière.

Précédemment à cette date au cours du régime de la cour coloniale d'amirauté, un intéressant commentaire en regard de la compétence prévue dans la loi de 1840 fut formulé:

The Statute, in no manner, limits the jurisdiction of the court, all claims in respect of towage come under it and no attempt is made to define or limit the kind of craft that towage services may be performed for. (983)

De même pour que la cour acquiert juridiction, ces services de touage doivent avoir été exécutés à la demande du propriétaire ou de son représentant, et non suivant la seule initiative et dans le seul intérêt de personnes procédant à des réparations sur un navire, auquel cas cette réclamation acquiert un caractère incident assimilable au recours principal:

The plaintiffs' claim includes two items for towing, one for \$10. for bringing the barge to the dry dock at Sorel, in order to make some repairs considered necessary

982. 15 - 16 Georges V, c. 49.

983. The Santa Maria, supra n. 970.

by plaintiffs, and an item of \$20., for towing the barge from Sorel to Berthier, where the plaintiffs retained the barge in their possession. This towing was not done at the request of the owners of the barge, but was for the convenience of the plaintiffs themselves, and was incidental to the repairs and retention of the barge by plaintiffs. In my opinion this was not the kind of towage which, under the Admiralty Court Act of 1840, sec. 6, would give the court jurisdiction. In my opinion the items for towage were incidental to plaintiffs' claim for necessaries and are to be treated in the same way; [...]. (984)

Enfin tout récemment le juge Wells établit clairement, vu la nature intrinsèque d'une juridiction d'amirauté, que ces services de touage se limitaient à ceux exercés sur des eaux navigables, et non sur terre lors d'un remorquage terrestre impliquant un navire:

But, in my opinion, it is also clear that carrying a vessel by truck or other transport on land is not towage within the meaning of that word as used in the section of the Admiralty Act conferring jurisdiction on the Court. (985)

Aucune de ces décisions n'indique par ailleurs si cette compétence engloberait le touage d'un navire à partir de la terre ferme par une force motrice autre qu'un navire, comme par exemple celui qui pourrait survenir le long d'une

984. The Barge Léopold (1918), 18 R.C.E. 325, à la p. 328 par le juge Maclellan.

985. The Ship Audrey S., 1965 R.C.E. 83, à la p. 86. Comme nous l'avons déjà souligné, nous regrettons qu'en ce cas le juge ne se soit pas inspiré aussi du paragraphe 18(1) de la Loi sur l'Amirauté déterminant les limites juridictionnelles territoriales de la cour.

voie navigable, soit naturelle, soit artificielle; considérant qu'à l'origine la juridiction d'amirauté se limitait aux activités exercées complètement en mer entre navires seulement viz. touage, sauvetage et collision, il apparaîtrait nécessaire pour s'écarter d'une interprétation trop restrictive que les textes législatifs l'autorisent d'une façon spécifique.

Quant au nouveau texte, il traite de cette compétence en ces termes à l'alinéa 22(3)(k):

any claim for towage in respect of a ship or of an aircraft while such aircraft is waterborne;

toute demande pour touage d'un navire ou pour touage d'un aéronef pendant que cet aéronef est à flot;

La première partie de cet alinéa semble avoir une portée identique à celui qu'on retrouvait à l'Annexe de la loi antérieure (bien que les traducteurs aient préféré au terme "remorquage" celui de "touage") sauf qu'il est bien spécifié que le navire doit avoir été l'élément passif de ce service et que la définition statutaire de navire à l'article 2 englobe une plus vaste catégorie de navires (supra p. 331); quant au terme "towage", il n'est défini nulle part dans cette loi et c'est pourquoi il devra en principe continuer à s'interpréter à la lumière des principes juridictionnels traditionnels d'amirauté. Il demeure néanmoins loisible aux tribunaux canadiens de s'affranchir de ces contraintes en permettant d'englober tous les services de cette nature.

La seconde réfère à la même catégorie de services mais lorsque exercés à l'endroit d'un aéronef pendant qu'il est à flot; bien qu'il fut admis que ce cas ne se soit jamais produit à sa connaissance, le spécialiste gouvernemental souligna devant le Comité permanent de la justice et des questions juridiques de la Chambre des Communes que le tout serait susceptible de se produire à l'avenir et c'est pourquoi l'aéronef pendant qu'il est à flot est assimilé au navire. (986)

Enfin remarquons que puisque c'était l'intention du législateur d'étendre la compétence de la cour (supra p. 331), aussi bien en matière maritime que dans les autres sphères juridiques, il apparaît étrange qu'il n'ait pas formulé cet alinéa de façon à ce que puissent être soumis à ce tribunal tous les contrats ou conventions relatifs à des services de touage, ce qui aurait permis souvent de disposer d'une réclamation en son entier, plutôt que d'une seule composante, inconvénient majeur puisqu'il faudra malheureusement parfois s'adresser à deux tribunaux distincts pour obtenir pleine satisfaction. Néanmoins, à la lumière des propos émis par le juge en chef Laskin dans l'affaire Quebec North Shore (987), il se pourrait fort bien que la constitutionnalité de semblables dispositions, aussi bien que de nombreuses autres contenues à l'article 22, soit rudement mise à l'épreuve par la Cour Suprême.

986. Supra n. 578. Supra n. 545, Id., aux pp. 31-93 et 94
(26 mai 1970).
987. Supra n. 454.

Paragraphe 3: Pilotage.

Ainsi que le souligne le juge Yves Bernier, président de la Commission royale d'enquête sur le pilotage au Canada, le pilotage est une très ancienne profession maritime qui constitue le moyen fondamental d'assurer la sécurité de la navigation (988) où les services de personnes compétentes sont retenues afin de conduire des navires dans des eaux susceptibles de présenter des dangers particuliers. L'International Maritime Dictionary suggère aussi la définition suivante:

The art of conducting a vessel in or out of a harbour in the neighbourhood of navigational dangers. (989)

Abstraction faite de toute organisation publique pouvant prévaloir en ce domaine, le paiement de la rémunération d'un tel contrat de louage de service pourra occasionnellement nécessiter un recours judiciaire, et c'est ce à quoi nous nous attarderons en ce troisième article consacré aux demandes relatives aux services rendus à un navire.

Il est frappant de remarquer qu'aucune des lois d'organisation judiciaire régissant la compétence de la Haute Cour d'Amirauté, soit celles de 1840 et 1861, et de la Haute Cour de Justice en Angleterre de 1925 ne fait état de cette catégorie de réclamations, et pourtant, il ne faudrait point conclure à l'incapacité de ces organismes d'en disposer.

988. Rapport de la Commission royale d'enquête sur le pilotage, 1968, Imprimeur de la Reine, Ottawa, Titre I (1er mars 1968), pp. XX et 367.

989. De Kerchove, op. cit., p. 531.

S'aidant des décisions The Nelson en 1805 (990), The Bee en 1822 (991) et The Adah en 1830 (992), le juge Hill de la Haute Cour de Justice anglaise formula les remarques suivantes en 1923 dans The Ambatielas et Cephalonia:

I have examined the authorities and the Pilotage Act and the Acts which preceded it. I have come to the conclusion that the High Court of Admiralty and its successor, the Admiralty Division of the High Court of Justice, have always entertained actions in rem for pilotage remuneration and that there is nothing in the statutes which has taken away that jurisdiction. (993)

Cette juridiction aurait pu avoir, suivant les propos qu'il tenait, un double fondement, soit (1) l'assimilation du statut du pilote à celui du marin et (2) la reconnaissance pure et simple par les tribunaux de droit commun d'une catégorie spécifique de réclamation pouvant de soi faire l'objet d'un recours en amirauté:

It is clear that the High Court of Admiralty entertained suits for pilotage remuneration and treated the pilot as a seaman and his remuneration as wages. It is also clear that the courts of common law, at a time when they were most jealous of Admiralty jurisdiction, recognized this jurisdiction of the High Court of Admiralty except in cases where the contract was made and the work done within the body of a county. (994)

-
990. E.R. vol. 165, p. 911.
991. E.R. vol. 165, p. 1559.
992. E.R. vol. 166, p. 262.
993. 1923 P.D. 68, aux pp. 70-71.
994. Id., p. 71.

Il suggéra même que l'article 10 du Admiralty Court Act, 1861 concernant les marins pourrait s'appliquer "mutatis mutandis" aux pilotes (995), et c'est vraisemblablement la raison pour laquelle il ne faisait à partir de cette date peu de différence que les services aient été rendus dans les limites d'un corps de comté ou en haute mer.

Quant aux tribunaux de vice-amirauté, ils exercèrent cette compétence bien avant l'adoption de la loi de 1863 leur permettant d'entendre les "claims in respect of Pilotage" (996): The Phoebe en 1836 (997) et The Hercyna en 1849 (998). Dans The Farewell en 1881 (999), le tribunal étendit même cette compétence aux questions incidentes telles la compensation légale ou rémunération additionnelle pour leurs frais de subsistance et leurs dépenses de voyages lorsque pour des raisons exceptionnelles les pilotes étaient transportés hors de leur région ou à l'étranger.

Comme en ont fait état des commentaires précédents, la Cour de l'Echiquier du Canada en sa juridiction d'amirauté devait à partir de 1934 (plus précisément 1936, date d'entrée en vigueur de la Loi sur l'Amirauté) asseoir sa compétence sur une disposition législative formelle; quelle était-elle en

995. Id., p. 72.

996. 26 Victoria, c. 24, art. 10(3).

997. STUART's V.-A.R., vol. I, p. 59, à la p. 60.

998. STUART's V.-A.R., vol. I, p. 274.

999. COOK's V.-A.R., 282.

matière de pilotage puisque le Parlement canadien n'en souffle mot? En s'inspirant des propos précités du juge Hill, il existerait deux sources correspondant à l'un et l'autre de ses arguments (1000): (1) d'abord l'article 22(1)(b) de l'Annexe de la Loi sur l'Amirauté maintenant la juridiction inhérente de la Haute Cour d'Amirauté aussi qu'il fut décidé dans Macmillan Bloedel (1001), et approuvé l'année suivante dans The Bounty III (1002), (2) ensuite l'article 22(1)(a)(viii) de l'Annexe de la même loi canadienne, établissant la compétence de la cour en matière de gages de marins et s'inspirant de l'article 10 de la loi anglaise de 1861 à laquelle avait référé le juge Hill lui-même. Cependant c'est le premier argument que préféra retenir l'auteur Griffith Price (1003). Les tribunaux canadiens n'eurent point l'occasion de se prononcer sur cette question, mais nul doute qu'il aurait été difficile d'échapper à cette conclusion puisque leur juridiction devait être exercée de la même manière et dans la même mesure que par la Haute Cour de Justice anglaise.

La Loi sur la Cour fédérale met un terme à ces ambiguïtés en statuant à l'alinéa 22(2)(1) que la Division de première instance pourra entendre:

-
1000. Il est à remarquer que ces propos furent tenus avant l'adoption de l'article 22 du Supreme Court of Judicature (Consolidation) Act, 1925, qui devint l'Annexe A de la Loi canadienne sur l'Amirauté.
1001. Supra n. 552, Ibid.
1002. 1970 R.C.E. 934, à la p. 944.
1003. PRICE, Griffith, The Law of Maritime Liens, London, Sweet and Maxwell, 1940, p. 96.

any claim for pilotage in respect of a ship or of an aircraft while such aircraft is water borne;

toute demandé pour pilotage d'un navire ou pour pilotage d'un aéronef pendant que cet aéronef est à flot;

La première partie de cet alinéa ne pose certes aucune difficulté puisque cette compétence demeure en substance la même qu'autrefois; cependant il est à noter que puisque le terme "navire" y est accolé, cette compétence s'étendra à l'avenir à tous les navires dont les attributs satisfont à la définition de l'article 2. Cependant la seconde partie inclut dans cette catégorie de réclamation de pilotage d'un aéronef pendant qu'il est à flot, lui conférant alors pour les fins de ce service un statut analogue à celui d'un navire; il ne fait aucun doute vu la portée globale de l'article 22 L.C.f. qu'il s'agit des seuls services des pilotes maritimes, c'est-à-dire exercés par ces personnes spécialistes en navigation dans des eaux particulières. Il semblerait par ailleurs que cette juridiction n'englobe que ces cas où les services de pilotage ont été effectivement rendus, et non ceux où des droits de pilotage peuvent être exigibles malgré l'absence de tels services tel le cas prévu par l'article 34 de la Loi sur le pilotage (1004) i.e. paiement obligatoire des droits de pilotage malgré l'acceptation facultative du service de pilotage; en effet le texte laisse entendre qu'il s'agit d'une demande pour pilotage, i.e. pour services rendus de pilotage, et non simplement pour droits de pilotage, sans intervention active

d'un pilote. Cependant dans l'esprit d'une loi conçue à une ère de technologie avancée, il apparaîtrait superflu de requérir en toutes les circonstances la présence physique du pilote à bord d'un navire pour exercer ses fonctions, puisque ses conseils ou avis peuvent parfois tout aussi bien être communiqués par la voie des ondes, ou autres signaux, y compris le téléguidage; c'est par analogie avec l'affaire Le M/V Jeannot D (1005) où le juge Noël indiqua qu'à "l'époque où nous vivons", un radar et un radio-téléphone constitueraient des fournitures nécessaires d'un navire, que nous nous permettons d'émettre cette opinion. D'ailleurs à la différence des alinéas e, f, h, et i, de l'article 22(2), l'expression "à bord d'un navire" n'y apparaît point.

De même il serait douteux que cette compétence puisse englober des services ancillaires à ceux du pilotage proprement dit, ainsi que le prévoient généralement des tarifs de pilotage, tels l'utilisation d'un bateau-pilote ou les frais de déplacement terrestre. La législation semble aussi faire abstraction de la distinction entre les services fournis par des pilotes brevetés et ceux qui ne le seraient pas. Enfin ce texte demeure ambigu quant aux créances des autorités publiques que sont les Administrations de pilotage et en semblable cas il apparaîtrait préférable lors d'une poursuite judiciaire de se prévaloir des pouvoirs spécifiques que leur loi constitutive attribue.

La nouvelle loi a donc sur ce point l'immense avantage d'identifier cette compétence à la différence de la loi antérieure.

Un dernier commentaire nous fera affirmer qu'en l'absence de cette compétence en regard des services de pilotages, on ne pourrait que difficilement avoir recours à celle de l'alinéa 22(2)(m), en l'occurrence "services fournis à un navire, où que ce soit, pour son exploitation ou son entretien", puisque le pilote voit essentiellement à sa navigation.

Paragraphe 4: Construction, réparation et équipement d'un navire.

Dans le vocabulaire juridique d'amirauté, il existe deux titres en vertu desquels celui qui a procédé à des réparations sur un navire peut réclamer le paiement de sa créance: il pourra tenter de se qualifier d'une part sous l'entête de "fournisseurs d'effets nécessaires" qui ne regroupe pas seulement le fournisseur d'effets matériels, mais également la fourniture de certains services connexes et d'autre part sous celui de "réparateur d'un navire". En effet souvent la jurisprudence canadienne utilise indifféremment l'un ou l'autre qualificatif pour référer à ces réclamations comme il nous fut donné de la constater par exemple dans The Barge Léopold (1006), The Ship

Pacifico (1007) et The Ship Amla (1008). Aussi le tout est-il susceptible de créer certaines difficultés et c'est pourquoi il importe de formuler immédiatement la remarque suivante; la difficulté ne surgit qu'entre les cas de fourniture d'effets nécessaires englobant des réparations, et la réparation proprement dite d'un navire (excluant donc la catégorie de la construction ou de l'équipement d'un navire), mais le premier groupe de réclamations se distingue par son caractère de nécessité ou d'urgence qui fait qu'un contrat écrit constate rarement une telle transaction, ce qui n'est habituellement pas le cas pour la seconde catégorie de réclamation. De même si les réparations dites nécessaires peuvent s'entendre dans le simple terme "réparations", l'inverse de la proposition n'est pas nécessairement vrai. Enfin tandis que l'un a le caractère d'un contrat achat-vente, l'autre constitue plutôt un contrat de service. Ces remarques préliminaires étant formulées, procédons à l'étude des réclamations fondées sur la construction, la réparation et l'équipement d'un navire.

Préalablement à 1861, la Haute Cour d'Amirauté ne possédait aucune compétence pour faire droit aux réclamations de ceux qui avaient procédé à des travaux pour la construction,

-
1007. 1924 R.C.E. 90 et 1925 R.C.E. 32. Aussi illustrative que puisse être une citation, voici comment s'exprima le juge à la p. 34: "The defendant's counsel admitted that under section 6 of the Admiralty Court Act, 1840, there was jurisdiction for the present proceedings, and that repairs to a ship there constituted 'necessaries'".
1008. 1929 R.C.E. 192.

la réparation ou l'équipement d'un navire et que les juristes qualifiaient de simples fournisseurs (materialmen), par opposition au fournisseur d'effets nécessaires d'un navire qui put jouir d'un recours en amirauté dès 1840 à l'endroit d'un navire étranger (supra p. 70). Cependant bien qu'on leur refusa le droit d'intenter de telles procédures, il leur était permis de réclamer paiement de leur créance contre le résidu du produit de la vente judiciaire du navire demeurant au greffe d'amirauté:

I have had the cases on this point looked up; and I find, that it has continued to be the practice of this Court to allow materialmen to sue against remaining proceeds in the registry, notwithstanding that prohibitions have been obtained on original suits instituted by them.
(1009)

Sir John Nicholl réitéra cette position en 1834 dans The Neptune (1010). Le Parlement de Westminster étendit en 1861 cette compétence, au même moment que celle pour la fourniture d'effets nécessaires (1011), "... over any claim for the building, equipping, or repairing of any Ship, if at the time of the Institution of the Cause the Ship or the Proceeds thereof are under Arrest of the Court." (1012); l'essence de cette disposition demeura inchangée en 1925 (1013).

-
1009. The John (1801), E.R. vol. 165, p. 466.
1010. E.R. vol. 166, p. 354.
1011. 24 Victoria, c. 10, s. 5.
1012. Id., s. 4.
1013. 15 - 16 George V, c. 49, art. 22(1)(a)(x).

Pour leur part les cours de vice-amirauté acquièrent une compétence quelque peu différente puisqu'elle ne s'étendait qu'aux réclamations pour services de construction, d'équipement et de réparation de navires effectués dans les limites de la possession ou de la colonie à laquelle appartenait le tribunal et pourvu qu'aucun des propriétaires ne résida dans cette possession au moment de l'exécution des travaux; 26 Vict. c. 24, art. 10(11); cependant il n'était nullement nécessaire de démontrer la saisie-arrêt préalable de ce navire.

Aussi est-ce sur ces mêmes assises juridictionnelles anglaises que dut se fonder la Cour de l'Echiquier du Canada pour déterminer l'étendue de ses prérogatives. La condition essentielle à l'exercice d'un recours devant cette juridiction maritime demeurait donc la saisie-arrêt préalable du navire (1014), mais non assujetti au succès de l'action principale (1015) pourvu que cette dernière n'ait pas constitué un abus de pouvoir de la cour ou un arrêt mala fides du navire dans l'unique but de permettre l'audition de la seconde action (1016).

Tout comme le cas de touage, il appert que les pouvoirs du tribunal ne se limitaient qu'au paiement des services de construction, réparation ou d'équipement d'un navire, et non

-
1014. The Sea Foam, 1921 - 21 R.C.E. 395.
1015. The Ship Aurora, 1913 - 15 R.C.E. 27
1016. The Maple Leaf, 1923 R.C.E. 39.

aux autres demandes qui auraient pu découler de l'exécution de tels contrats; c'est du moins ce qui semble ressortir de l'affaire The Ship Comosun (1017). Ici encore il nous est donné de constater l'interprétation très restrictive à laquelle s'adonnèrent les tribunaux en regard des lois d'amirauté ainsi que le faisait remarquer un juriste canadien en 1968 (1018).

C'est ainsi qu'il est plus que douteux qu'un armateur puisse poursuivre en amirauté pour bris d'un contrat de construction, réparation ou d'équipement, ou en compensation pour des dommages consécutifs au navire ou son exploitation.

Quant à l'alinéa 22(2)(n) de la Loi sur la Cour fédérale, il énonce le principe suivant en regard de la compétence maritime renouvelée de la Cour fédérale:

any claim arising out of a contract relating to the construction, repair or equipping of a ship;

toute demande née d'un contrat relatif à la construction, à la réparation ou à l'équipement d'un navire;

Deux changements majeurs sont introduits par cette disposition, lesquels sont susceptibles d'étendre considérablement les activités du tribunal: (1) la disparition de l'exigence suivant laquelle le navire devait avoir été précédemment arrêté dans le cadre d'une action dite principale et (2) l'extension de la compétence à toutes les matières découlant d'un contrat en vue de la construction, la réparation ou

1017. 1906 - 10 R.C.E., p. 349.

1018. P.F.M.Jones, loc. cit., pp. 2-3.

l'équipement d'un navire. Par conséquent à l'avenir des procédures pourront être initiées en tout premier lieu sous ce chef, lesquelles permettront aussi bien au créancier qu'au débiteur original de faire valoir leurs droits respectifs.

Quant aux caractères essentiels de chacun de ces titres de réclamations, voici les remarques que nous formulons:

- construction d'un navire: Travaux entrepris en vue de la réalisation d'un navire dans le cas où il n'y a aucune structure pré-existante, ou à partir d'une structure qui ne constitue pas un navire au sens de l'article d'interprétation.
- réparation d'un navire: Travaux exécutés en vue de remédier aux dommages subis par un navire ou à quelque malfaçon, ou en vue d'apporter des modifications susceptibles de changer la nature originale de ses caractéristiques physiques.
- équipement d'un navire: Travaux exécutés en vue de l'échange ou l'addition de pièces d'équipement d'un navire ou de ses appareils, et dont le caractère est de constituer un complément au navire lui-même, acquérant ainsi un caractère de permanence. La distinction entre l'équipement d'un navire et la fourniture de d'autres effets, tels les effets nécessaires, fut établie en ces termes dans The D'Vora en 1953:

It is to be observed, however, that among the synonyms given for "supply" in the Oxford Dictionary, one does not find the word "equip". In my judgment, there is an important difference between "equip" and "supply", "supply" being a word which is appropriate for use in

connection with consumable stores, such as fuel oil, whereas "equip", to my mind, connotes something of a more permanent nature than consumable stores. (1019)

La juxtaposition de ces trois termes vise sans contredit à englober tout ce qui contribue à la réalisation des caractéristiques propres d'un navire, soit aussi bien le matériel que le travail nécessaire à la réalisation de cette fin. Quant à la compétence de la cour, il semble que dorénavant elle s'étendra non seulement au paiement de telles créances, mais à toute question incidente à de tels contrats. Notre appréciation initiale à l'effet que la nouvelle formulation de ce chef de compétence étendrait considérablement la juridiction de la cour s'est vu tout récemment confirmé dans l'affaire The Queen v. Canadian Vickers Ltd; Canadian General Electric Co. Ltd., soit d'une part une action suite à la découverte de vices dans la construction d'un navire et d'autre part une action en garantie par le chantier maritime contre un sous-traitant. Sans l'indiquer d'une façon explicite, le juge Addy procéda à une comparaison de cette nouvelle compétence avec la précédente, et d'en démontrer la vaste étendue:

If one is to assume that the allegations of the third party notice are true, and one is obliged to do so when considering jurisdiction at this stage of the proceedings, then it is clear that the third party not only designed and built the machines but physically installed them in the ship and assumed towards the defendant all responsibility for doing so.

The third party issue therefore deals with the actual construction of an integral part of the ship, namely, the construction and installation of its propulsion system. When applying the factual situation as outlined in the third party notice to s. 22(2)(n), it seems absolutely clear to me that the claim is one which "arises out of a contract relating to the construction of ... a ship". It may be true that it is not a contract of construction of a ship, nor a contract for the construction of a ship, since it is one for the supply and installation of the propulsion system but, the supply and installation of the system constitute an integral part of the actual construction itself and it, therefore, certainly "relates" to the construction of a ship and could not do so more directly without being a contract for the construction of the entire ship. On the plain and ordinary meaning of that subparagraph, this Court was granted jurisdiction by Parliament over issues such as contemplated in the third party claim and the plain and ordinary meaning is, in no way, limited or restricted by s-s. (1) of s. 22 which gives a general concurrent jurisdiction of this Court, as well as between subject and subject as otherwise, relating to any matter coming within the class of subject of "Navigation and Shipping". As stated previously, the far-reaching effect of the jurisdiction granted under s. 22(1) was fully discussed in the above-mentioned case of *Robert Simpson Montreal Ltd. v. Hamburg-Amerika Linie Norddeutscher et al.* and more particularly at p. 273 of the report and it is abundantly clear, in reading the decision, that s. 22(1) in no way restricts s. 22(2)(n) nor does any other section of the Federal Court Act do so. (1020)

Quant à la dimension constitutionnelle du sujet, il s'appuya fermement sur la décision de la Cour Suprême dans Reference re Industrial Relations and Disputes Investigation Act, etc. (1021) et celle de la division d'appel dans Robert

1020. 1975 - 55 D.L.R. (3d) 379, à la p. 383 ou 1976 - 1 C.F. 77, aux pp. 82-83.
1021. *Supra* n. 451.

Simpson Montreal Ltd. v. Hamburg - Amerika Linie Nord-deutscher et al (1022) pour conclure préemptoirement à la compétence du Parlement au chapitre de "navigation and shipping" en regard de la construction de navires de mer, suggérant quand même quelques limites sans pour autant les préciser, et du pouvoir de la cour d'en connaître.

Cette décision constitue certes l'une des plus frappantes illustrations de l'accroissement considérable de la compétence maritime de la Cour fédérale opéré par sa loi organique et de l'interprétation libérale à laquelle s'adonnent ses juges. Cependant, il y aurait lieu d'en évaluer le bien fondé sur le plan constitutionnel à la lumière des principes récemment élaborés par la Cour Suprême dans Quebec North Shore (1023), car malgré les bénéfices réels qui peuvent découler d'une unité de juridiction (1024), l'action en garantie semblerait se rattacher plus au domaine de propriété et droits civils dans la Province que de la navigation et de la marine marchande.

Paragraphe 5: Gages et salaires de l'équipage.

La division de première instance de la Cour fédérale acquiert en vertu de l'alinéa 22(2)(o) compétence en regard de:

1022. Supra n. 456.

1023. Supra n. 454.

1024. Supra n. 1020; id., p. 382.

any claim by a master, officer or member of the crew of a ship for wages, money, property or other remuneration or benefits arising out of his employment;

toute revendication de salaires, d'argent, de biens, ou d'une autre forme de rémunération ou de prestations découlant de son engagement faite par un capitaine, un officier ou un autre membre de l'équipage d'un navire; (1025)

Le lecteur voudra bien tenir compte au cours de l'étude du présent sujet des remarques formulées lors de l'étude du caractère concurrent ou exclusif de la compétence maritime du tribunal; supra p.342 et ss. Historiquement cette compétence se scinde en deux éléments principaux, soit la situation respective des marins et des capitaines; nous retiendrons cette méthodologie, mais en tenant toutefois compte à la fin des modifications introduites par le nouveau texte législatif.

En matière de juridiction d'amirauté, il fut d'usage de ne reconnaître que deux catégories d'individus formant l'équipage d'un navire: d'une part le capitaine à titre de représentant des propriétaires et maîtres aussi bien de la gouverne que de la gestion du navire, et d'autre part tous les autres membres de l'équipage désignés plus généralement sous le qualificatif de "marin" et dont le rôle principal était d'exécuter les ordres ou directives du capitaine. Nul n'ignore que tant en fait qu'en droit il existe plusieurs dis-

1025. Comme nous l'avons déjà fait remarquer, cette traduction française du texte anglais est susceptible de porter à confusion, supra n. 719.

distinctions entre les diverses fonctions et le statut des marins, mais jusqu'à tout récemment on n'a point tenu compte de ces diverses classifications.

1. Gages ou salaires de marins.

La compétence inhérente de la Haute Cour d'Amirauté en matière de gages de marin ne s'étendait qu'aux contrats de louage de services dits ordinaires, et non spéciaux, ainsi que l'établit le Dr. Lushington dans The Mona (1840):

[...] where there is a special agreement differing from the ordinary mariner's contract, this Court has no power to adjudicate, and the cognisance of the question belongs to another jurisdiction. (1026)

et The Harriet en 1861:

[...], and I cannot enforce any contract for seamen's wages different from the ordinary mariner's contract. (1027)

-
1026. E.R. vol. 166, p. 524. Aussi The Debreccia (1848), E.R. vol. 166, p. 875.
1027. E.R. vol. 167, p. 123. Sir Henry Duke dans The British Trade (1924 P.D. 104, à la p. 111) fit les observations suivantes: "The distinction between a seaman's contract, which was cognisable before 1861 in the Court of Admiralty, and a special contract such as was within the Admiralty jurisdiction by the Act of 1861 was clearly defined when important rights were constantly depended upon it. Lord Tenterden described the contract which was enforceable in the Court of Admiralty as 'a hiring on the usual terms made by word and writing only and not by deed': Abbot on Shipping, 11th ed., p. 511. Lord Stowell discusses it at some length in The Minerva under the name of 'the mariner's contract' and speaks of it as an ancient instrument in which two stipulations only were necessary -- on the part of the owner the description of the intended voyage; on the part of the seaman the rate of wages he was content to accept for his services on that voyage".

Le fondement de cette règle fut expliqué par Lord Halsbury en 1889 dans The Sara:

It is true that where the contract was under seal, or where the terms were special and unusual, the Admiralty Court had no jurisdiction, because it was said that the sailor's ordinary contract with the master was presumed to be on the credit of the ship, whereas other contracts were said to be on the personal credit of the owners; [...]. (1028)

Dans The Riby Grove en 1843 on laissa toutefois entendre que ces contrats étaient divisibles et que par conséquent la portion conventionnelle pouvait faire l'objet d'une action judiciaire en amirauté (1029), tout comme cette compétence autorisait une action en dommages pour congédiement injustifié, même avant le départ du navire (1030).

Ainsi ne pouvait-on réclamer devant cette cour le paiement d'une somme d'argent autre que celle représentant des gages, ou y tenant lieu, telles les clauses pénales dont ces contrats étaient souvent assortis; cf. The Prince Frederick en 1832 (1031). En 1861 le législateur britannique apporta un correctif à cet état du droit en édictant que cette compétence s'étendait dorénavant "[...] over any claim by a

1028. 14 A.C. 209, à la p. 215. Le Dr. Lushington avait tenu des propos similaires dans The Edwin en 1864: E.R. vol. 167, p. 365 à la p. 367.

1029. E.R. vol. 166, p. 675.

1030. The City of London (1839), E.R. vol. 166, p. 506. Aussi The Great Eastern (1867), 1 A. & E. 384 et The Blessing (1878), 3 P.D. 35.

1031. E.R. vol. 166, p. 506.

Seaman of any ship for wages earned by him on board the Ship, whether the same be due under a special contract or otherwise [...]" . Cette disposition étendit donc considérablement la compétence de cette cour maritime en lui permettant de sanctionner tout contrat d'engagement en capacité de marin à bord d'un navire, et de lui octroyer toute compensation reliée à l'exercice de ses fonctions, indépendamment du caractère particulier du contrat ou de sa réglementation légale en vertu du Merchant Shipping Act depuis 1854; c'est ce qui ressort des décisions The Justitia (1032) en 1887 et The Tergeste (1033) en 1903. C'est sensiblement cette même disposition qui fut retenue en 1925, et qui se retrouvait en Annexe de la loi canadienne de 1934, laquelle déterminait en substance la compétence en amirauté de la Cour de l'Echiquier du Canada.

Pour leur part, les tribunaux de vice-amirauté détenaient avant 1863 la compétence inhérente de la Haute Cour d'Amirauté, mais après cette date elle fut étendue à toutes les réclamations de gages de marins, que ce soit en vertu d'un contrat ordinaire ou particulier, puisque le paragraphe 10(1) du Vice Admiralty Courts Act référait lapidairement aux "claims for Seamen's Wages", sans autre précision ou restriction.

Une foule de décisions judiciaires révèle qu'entre 1934 et 1971 la cour d'amirauté canadienne s'inspira abondam-

1032. 12 P.D. 145.
1033. 1903 P.D. 26.

ment de la jurisprudence anglaise sur ce sujet; le jugement du juge Noël concernant Le Navire S/S Florida (1034) en constitue une illustration.

Mais la question qui suscita le plus de difficultés dans l'un et l'autre pays fut de déterminer le statut de marin et de son salaire gagné à bord du navire. Quant à la première question, Sir F.H. Jeune émit l'opinion suivante en termes très généraux dans The Ruby:

I agree that the word "seaman" may be extended to any person who is employed in the practical employment or management of a ship; but the gist of the matter is that the employment must be to do the work of the ship, and I think you may go a step further and say you must look at the nature of the employment, and see whether it is such work as is required to be done on board ship. (1035)

En toute logique il refusa donc le statut de marin au gérant d'un navire (Ship's husband), bien qu'occasionnellement, et par exception, il aie pu exercer son travail de gérance à bord du navire; au Canada les affaires The SS. Samuel Marshall (1036), The Chasina (1037) et The Joyland (1038) font état d'une interprétation semblable. De même faut-il tenir compte de l'existence ou de l'inexistence d'un contrat de louage de services (1039), de sa nature (1040) et des fins pour lesquelles le

-
- 1034. 1969 - 1 R.C.E. 299, notamment à la p. 304.
 - 1035. L.R. ~~1898~~ P.D. 59.
 - 1036. 1924 R.C.E. 53.
 - 1037. 1926 R.C.E. 110.
 - 1038. 1931 R.C.E. 70.
 - 1039. The Ship Flora (1898) 6 R.C.E. 129.
 - 1040. The Maggie (1916) 16 R.C.E. 494.

navire est employé, mais c'est sans contredit la vraisemblance d'un voyage projeté qui constitue un des éléments essentiels, sinon déterminants (1041). Quant à la nature de la rémunération pour que le tout puisse constituer des gages, elle peut prendre des formes variées telles une somme d'argent, des émoluments ou même une part des profits de l'entreprise en mer (1042).

L'argument qui veut que la compétence de la cour ne se limitait qu'au salaire gagné à bord du navire fut distingué par l'attitude adoptée dans The Maggie (1043) où il ressort que le fait de quitter le navire pour passer la nuit ailleurs n'affecte pas le droit des marins de recourir à un tribunal d'amirauté; cette interprétation va dans le même sens que la décision anglaise The Chieftain (1044) en 1863; et concernant cette fois les gages du capitaine. Sur toutes ces questions, les propos tenus par Sir Henry Duke dans The British Trade sont particulièrement révélateurs en ce qu'ils octroient un sens très large aux termes "wages" et "earned on board the ship":

The argument on the part of the interveners that a seaman's lien upon the ship for wages exists only in respect of wages earned by the seaman on board the ship in the strict literal sense of these words must be examined in the

1041. Supra n. 1039; id., aux pp. 131 et 133.

1042. The SS. White (1914), 17 R.C.E. 219.

1043. Supra n. 1040.

1044. E.R. vol. 167, p. 316.

light of decisions in the court of Admiralty, which extend over a long period, and under which the seaman's lien has been held to include subsistence money, victicium, and, as it seems, whatever he could be fairly said to have earned by his services. (1045)

A l'aide d'une jurisprudence volumineuse, il fit ressortir, à l'instar d'un juge canadien (1046), qu'il importait plus de s'en rapporter à la période du contrat du travail qu'au lieu où les gages ont été gagnés ou acquis.

2. Gages ou salaire du capitaine.

Le statut du capitaine devant une juridiction d'amirauté fut différent de celui du marin à l'origine, ainsi que nous l'enseignent respectivement deux éminents juristes:

Sir W. Scott:

It has been repeatedly decided that a master cannot sue in the Court of Admiralty for his wages; because he is supposed to stand on the security of his personal contract with his owner, not relating to the bottom of the ship, and therefore he has been prevented from suing here. (1047)

Sir Robert Phillimore:

The master of the vessel by the common law and by the practice of this court did not possess the right which the common seaman enjoyed of suing for his wages in the High Court of Admiralty. (1048)

C'est ainsi que dans The Favourite en 1799 (1049), il fut plus avantageux pour un officier de première classe

1045. L.R. 1924 P.D. 104, aux pp. 108-109.

1046. The Norsland, 1971 C.F. 487, à la p. 493.

1047. The Favourite (1799), E.R. vol. 165, p. 299, à la p. 301.

1048. The Feronia (1868), 2 A. & E. 65, à la p. 73.

1049. Supra n. 1047.

accédant au cours de voyage au grade de capitaine de ne se prévaloir que de son statut original de marin, sans quoi le juge d'amirauté aurait dû rejeter sa demande.

En 1844, le Merchant Seaman Act (1050) permit de considérer le capitaine comme un simple marin pour les fins de recouvrement de ses gages en cas de faillite du propriétaire du navire, ce qui lui permettait en pareil cas de se prévaloir d'une action in rem en amirauté; The Princess Royal en 1845 (1051) et The Repulse (1052). Dans The Tecumseh en 1850 (1053), il fut spécifié que cette compétence ne concernait que le paiement de gages, et non la reconnaissance de d'autres droits prévus par un contrat spécial. La portée plutôt restreinte de cette disposition n'offrait qu'une mince protection additionnelle au capitaine et c'est pourquoi dix ans plus tard, à l'article 191 du Merchant Shipping Act, le législateur anglais édicta que:

Every master of a ship shall, so far as the case permits, have the same rights, liens and remedies for the recovery of his wages which by this Act, or by any law or custom, any seaman not being a master has for the recovery of his wages; [...].

De ce fait le capitaine acquit un statut analogue à celui de ses subalternes, mais en réalité le recours im-

-
1050. 7 - 8 Victoria, c. 112, s. 16.
1051. E.R. vol. 166, p. 795.
1052. E.R. vol. 166, p. 805.
1053. E.R. vol. 166, p. 916.

plicite qui en découlait ne leur offrit que peu d'intérêt puisque la compétence de la Haute Cour ne s'étendait toujours pas à la sanction de contrats particuliers, dérogoires à la forme usuelle; or dans la plupart des cas de telles ententes intervenaient entre le propriétaire et le maître du navire.

La première loi d'organisation judiciaire qui corrigea cette situation fut celle de 1861 qui en plus d'étendre la juridiction de la Haute Cour d'Amirauté à tous les cas de gages de marin (dus soit en vertu de contrats spéciaux ou autrement, ante p. 454), permit d'entendre "... any claim by the Master of any ship for wages earned by him on board the ship ..." (1054); jointe à l'article précité du Merchant Shipping Act, cette disposition permit donc à ce tribunal de disposer de presque tous les cas de salaire du capitaine et même d'aller au-delà en vertu de sa compétence sur les déboursés qu'il aurait pu faire pour le navire (ante p. 457). En 1925 cette même formulation fut retenue à l'article 22(1)(a)(viii) (1055) et par conséquent devint une partie intégrante de l'Annexe de la Loi canadienne sur l'Amirauté, 1934; le paragraphe 213(1) de la Loi sur la marine marchande du Canada de 1934 (1056)

1054. 24 Victoria, c. 10, s. 10.

1055. 15 - 16 Georges V, c. 49.

1056. 1952 S.R.C., c. 29, art. 217(1). Ce texte législatif canadien est reproduit plus haut à la p.

était au même effet que l'article 191 du Merchant Shipping Act, 1854, créant une situation analogue à celle qui prévalait en Angleterre.

Sur ce point les tribunaux coloniaux de vice-amirauté se trouvèrent jusqu'en 1863 dans la même situation que leur homonyme en Angleterre jusqu'en 1861; à cette date l'article 10(2) du Vice-Admiralty Courts Act, 1863, reconnut partiellement cette modification en précisant que leur compétence s'étendait dorénavant aux "claims for master's wages".

L'ensemble de ces dispositions législatives placèrent donc, aussi au Canada le capitaine sur le même pied d'égalité que le marin pour le recouvrement de ses gages (1057), et cette situation prévalut tant sous le régime des cours coloniales d'amirauté que sous celui de 1934-71. D'ailleurs dans The Ship Lady Eileen (1058) et The John Irwin (1059), il fut jugé comme dans le cas des marins, que la cour pouvait entendre une action en dommages fondée sur un congédiement injustifié ou abusif, l'indemnité tenant lieu de gages.

En se rappelant toutes les particularités de ces catégories de réclamations, quelles sont donc les modifications introduites par la Loi sur la Cour fédérale, en se rappelant que la Loi sur la marine marchande du Canada n'a subi

1057. The Ship Kobe (1915), 17 R.C.E. 215.

1058. 1907 - 11 R.C.E. 87.

1059. 1911 - 13 R.C.E. 502 et 505.

encore aucune modification sur ce point? Tout d'abord il faut noter que le nouvel alinéa ne se restreint plus à l'emploi des deux termes classiques pour désigner ceux qui bénéficiaient de ce recours i.e. capitaine et marin, mais énonce plutôt qu'il s'agit dorénavant du capitaine, d'un officier ou d'un autre membre de l'équipage. Outre ces officiers dits supérieurs, pourront se prévaloir d'une action en amirauté les autres membres de l'équipage, connus eux aussi antérieurement sous le qualificatif générique de marins. Cette disposition opère-t-elle une modification de la compétence maritime de la cour? Rien ne nous autorise à le croire puisqu'il s'agirait plutôt d'une simple explicitation du contenu du terme juridique de "marin" qui englobait auparavant aussi bien les officiers autres que le capitaine que tout autre membre de l'équipage (1060). D'ailleurs les textes français et anglais visent clairement les seules personnes employées pour assurer l'activité de navigation (active ou passive) "du navire", c'est-à-dire les membres du personnel "d'un navire", et non plus généralement d'une entreprise de navigation. Bref l'ancienne catégorie des marins fut subdivisée en celles d'officier et autre membre de l'équipage pour être juxtaposées à celle de capitaine d'un navire.

1060. Aussi bien dans The Favourite (supra n. 1047) que dans The Victoria (1868 L.J.R. (n.s.) vol. 37 Adm. p. 12), il ressort que le statut d'un officier autre que le capitaine devant une juridiction d'amirauté est assimilable à celui d'un simple marin.

En regard de la rémunération, le même principe de rédaction semble avoir prévalu, soit d'explicitier le contenu antérieur de "gages" pour comprendre "toute revendication de salaire, d'argents, de biens ou d'une autre forme de rémunération ou de prestation"; on se rappellera que par le passé la question de savoir ce qui constituait des gages ou salaire d'un capitaine ou d'un marin avait suscité des difficultés juridiques d'interprétation, mais le sens qui lui fut attribué ne se restreignit pas à la seule considération monétaire découlant d'un contrat de louage de services, mais pouvait prendre des formes variées. Ces divers qualificatifs pour désigner le fruit du travail fourni de même que l'expression "toute revendication" (any claim) laissent entendre qu'il importe peu de la nature du contrat qui en est à la source, fut-il ordinaire ou spécial. Par ailleurs l'élimination de la disposition à l'effet qu'il ne puisse s'agir que des gages ou salaires gagnés "à bord d'un navire" (on board the ship) limitera les objections jadis fréquentes des plaideurs en ce sens, et tient compte de l'interprétation plutôt libérale qui en fut récemment donnée dans Le navire S/S Florida (1061) et The Norsland (1062).

Il appert donc que ce nouvel alinéa ne modifie point d'une façon substantielle (compte tenu du sens élargi attribué au terme "navire") la compétence maritime de la Cour

1061. Supra n. 1034.

1062. Supra n. 1046.

fédérale, mais constitue plutôt une explicitation du contenu antérieur des prérogatives de la juridiction d'amirauté sous ce chef à la lumière des nombreuses décisions jurisprudentielles auxquelles le tout a donné lieu.

Paragraphe 6: Services portuaires, de dock ou de transit.

Par le passé la Cour de l'Echiquier du Canada en sa juridiction d'amirauté, à l'exemple de ses prédécesseurs, ne pouvait entendre une réclamation fondée sur des services portuaires, de dock ou de transit fournis à un navire. L'étude de la jurisprudence canadienne nous a permis de constater que ce ne fut que dans l'affaire The Wenchita (1063) où des droits de quayage (wharfage dues) furent alloués sous l'item de fourniture d'effets nécessaires; on ne saurait le retenir comme déterminante de la compétence antérieure de la cour, mais plutôt comme un cas marginal. En 1956, l'article 1. (1)(n) de l'Administration of Justice Act britannique, (1064) étendit la compétence d'amirauté de la Haute Cour de Justice "in respect of dock charges or dues", mais ainsi qu'il le fut indiqué, ce texte législatif ne connaît ni directement ni indirectement d'application au Canada (1065).

Aussi, motivé avant tout par un désir de protéger plus efficacement les organismes publics qui offrent de tels

1063. 1927 R.C.E. 176.

1064. 4 - 5 Eliz. II, c. 46.

1065. P.F.M. Jones, loc. cit., pp. 1-2.

services aux navires, le gouvernement fédéral suggéra au Parlement qui acquiesça, d'englober dans la nouvelle compétence maritime de la Cour fédérale:

any claim for dock charges, harbour dues or canal tolls including, without restricting the generality of the foregoing, charges for the use of facilities supplied in connection therewith.

toute réclamation de droits de dock, de port ou de canaux, et notamment, sans restreindre la portée générale de ce qui précède, les droits perçus pour l'utilisation des installations fournies à cet égard.

Il apparaît tout d'abord important de souligner que l'ampleur de ces nouveaux attributs se limitera vraisemblablement au paiement de ces services que sont en droit d'exiger des organismes publics statutaires en vertu de leur loi constituante, ou des règlements adoptés sous leur empire, puisque les termes droits de docks, de port ou de canaux (en anglais dock charges, harbour dues or canal tolls) possèdent une telle connotation. Si telle était l'interprétation des tribunaux, tous les organismes privés qui offrent des services similaires au chapitre d'un contrat de louage de choses, de biens ou de services, notamment des facilités portuaires, devraient avoir recours à l'alinéa 22(2)(m) viz. toute demande relative à des services fournis à un navire ... pour son exploitation ou son entretien, pour faire droit à leur créance en amirauté.

Par ailleurs rien n'indique que la cour doive se limiter à ces droits imposés par des organismes canadiens puisque l'alinéa 22(3)(c) indique que la compétence de la cour s'étend

"à toutes les demandes, que les faits y donnant lieu se soient produits en haute mer ou dans les limites des eaux territoriales, intérieures ou autres du Canada ou ailleurs ..." (soulignement ajouté); ainsi des organismes étrangers pourraient éventuellement y recourir (1066) à moins que la cour maritime canadienne juge plus adéquat, vu la discrétion dont elle dispose, de ne point s'immiscer dans un litige ne présentant aucun intérêt national.

Le législateur établit également trois catégories bien distinctes de réclamations, lesquelles semblent avoir le sens suivant:

a) droits de dock:

Ceux exigibles pour l'utilisation d'un quai ou de l'une de ses parties pendant qu'un navire y est amarré ou s'y maintient tout près.

b) droits de port:

Ceux exigibles en regard du séjour d'un navire sur une surface d'eau faisant partie des limites d'un port au sens de la loi.

1066. A titre analogique nous pourrions citer The Tolten (1946 P.D. 135) où un défendeur étranger ressortit au tribunal d'amirauté britannique pour se faire indemniser des dommages causés à ses installations portuaires; il est vrai que ces cas de collision sont d'une nature particulière, soit "communis juris" comme l'indiquait le Dr. Lushington dans The Johann Friederich en 1839 (E.R. vol. 166, p. 487, à la p. 488), mais rien ne nous indique que la cour canadienne n'adoptera pas un tel comportement.

c) droits de canaux:

Ceux exigibles pour l'utilisation d'un passage d'eau reliant deux points et dont le caractère de navigabilité est plus ou moins artificiel suite à des travaux en modifiant l'état naturel.

Par ailleurs cette compétence ne se restreint pas à la reconnaissance et à l'exigibilité de ces trois formes de droits, mais aussi des "droits perçus pour l'utilisation des installations fournies à cet égard" (1067); cette disposition finale de l'alinéa (s) est certes celle qui suggère une difficulté d'interprétation vu l'imprécision de l'étendue et du caractère accessoire ou connexe de ces droits. Serait-ce, en plus du paiement des droits statutaires exigibles par la simple présence d'un navire dans l'un de ces trois lieux, ceux pour des services additionnels fournis dans ces mêmes circonstances, comme l'utilisation des installations d'un dock, d'un port ou d'un canal, lesquels faciliteraient par exemple le déplacement, le chargement, le déchargement et l'approvisionnement d'un navire? Sans en être absolument certains, nous croyons qu'il en est ainsi i.e. paiement de toutes ces sommes prévues par voie réglementaire pour l'utili-

1067. Le qualificatif "perçus" qui apparaît au texte français, mais non au texte anglais, sème ici la confusion, car comment peut-on parler de "droits perçus", alors que l'adresse au tribunal est précisément pour les percevoir? Aussi pour déceler le sens de cette disposition attacherons-nous une plus grande importance au texte original anglais.

sation d'installations appartenant à des organismes publics et exigibles lorsque des droits de dock, de port ou de canaux le sont eux-mêmes, lesquels droits par ailleurs sont accessoires ou incidents au paiement de ces derniers. Ce sont plus précisément les termes "l'utilisation des installations fournies" qui incitent à conclure en ce sens, mais vu l'ambiguïté de cette disposition les tribunaux auront certes l'occasion d'en préciser le contenu.

C'est ainsi que lors de la seule décision rapportée sur le sujet, en l'occurrence l'affaire des Navires A.M. German Frank Dixon et Strathmore, la cour refusa une créance dite de droits de dock au motif que l'autorité publique n'avait pas prescrit, ainsi que le prévoyait sa loi organique, un règlement à cet effet:

A mon avis, la disposition de cette loi stipulant que la demanderesse peut établir des règlements pour l'imposition et la perception des droits et taux pousse à conclure que leur imposition et leur perception dans le havre de Hamilton doivent être prévus dans un règlement. Si un tel règlement existe, la demanderesse voit son pouvoir d'imposition et de perception limité au montant prévu dans le règlement. (1068).

Cependant elle acquiesça à une demande pour des droits de déplacement prévus à un règlement tout en rejetant des droits dits de remorquage qui n'y étaient pas stipulés:

La demanderesse n'a établi l'existence que d'un règlement, le seul d'ailleurs qu'elle ait produit. Il s'agit du règlement no. 84 qui traite d'un certain nombre de questions et qui, à l'article 139, intitulé "Droits de pilotage", comprend un certain nombre de postes.

L'article 139 comprend le poste suivant:

(1) Si un employé de la Commission est engagé à titre de pilote à bord d'un bâtiment qui entre au port, qui en sort ou s'y déplace, des droits de pilotage doivent être acquittés comme il suit:

c) déplacement d'un bâtiment

(i) d'au plus 260 pieds de longueur \$25.00.

D'après le paragraphe (5) de l'article 139, déplacement désigne "le déplacement d'un bâtiment d'un poste à quai ou d'un poste de mouillage à un autre poste à quai ou à un autre poste de mouillage dans les limites du port". A mon sens, ce texte autorise la demanderesse à percevoir un droit maximum de \$25.00 pour chacun des trois navires qu'elle a déplacés du quai 23 à la darse de la rue Wellington.

et

Le règlement no. 84 n'autorise pas la demanderesse à percevoir les droits de \$40.00 au titre du remorquage du Frank Dixon jusqu'au quai 23 car le navire n'a pas été déplacé d'"un poste à quai ou d'un poste de mouillage".
(1069)

L'ensemble de cette disposition laisse donc entendre que l'expression "droits de dock, de port ou de canaux ainsi

que les droits pour l'utilisation des installations fournies à cet égard" ne doivent pas s'interpréter dans leur sens littéral, mais plutôt dans le contexte de l'administration publique des ports et des voies navigables; aussi le tout n'engloberait vraisemblablement que les droits d'un caractère statutaire, rejetant par ailleurs, à moins qu'elles ne se fondent sur quelque autre chef de compétence, les créances de nature contractuelle ou chirographaire.

Enfin il faut souligner l'existence dans cette même décision de l'observation suivante, et pour moins surprenante, du juge Sweet:

J'ajouterai qu'à mon sens, cette Cour serait compétente pour statuer sur les réclamations qu'a déposées la demanderesse pour le recouvrement de ses droits de dock même s'ils (les navires) ne répondaient pas à la définition d'un navire.

Voici les dispositions pertinentes de l'article 22(2):

Sans restreindre la portée générale du paragraphe (1), il est déclaré pour plus de certitude que la Division de première instance a compétence relativement à toute demande ou à tout litige de la nature de ceux qui sont ci-après mentionnés:

...
s) toute réclamation de droits de dock, de port ou de canaux, et notamment, sans restreindre la portée générale de ce qui précède, les droits pour l'utilisation des installations fournies à cet égard.

A l'alinéa s), il n'est fait aucune mention de navires. Cet alinéa est à mon sens applicable à toute réclamation portant sur des

droits de dock ou de port, qu'ils visent
ou non des navires tels que définis par
ladite loi. (1070)

Nous devons avouer notre scepticisme quant au bien-fondé de cette remarque car il serait pour le moins inhabituel que de tels droits deviennent exigibles sans la présence à quelque moment d'un navire, à moins que le savant juge n'ait voulu indiqué que l'existence du navire au moment des procédures en amirauté n'était pas une condition sine qua non de l'exercice d'un tel recours. Cependant si tel n'était pas le cas, cette disposition pourrait faire en sorte que cette compétence s'étende aux réclamations de droits statutaires exigibles à l'égard des seules marchandises, tels ceux de quayage et de terre plein, puisque dans la plupart des cas ils sont incidents à des droits de dock ou de port.

Section 4: Demandes relatives aux services
rendus par un navire.

Dans le cours normal de ses activités, un navire sert d'instrument pour effectuer ou rendre des services, lesquels peuvent donner lieu à des contestations judiciaires. Aussi faut-il le considérer en sa capacité habituelle de moyen de transport et d'acquisitions de gains pour ses propriétaires; les relations d'où ces contestations originent ont un caractère contractuel qu'il appartiendra souvent à une cour maritime d'évaluer. Trois sujets principaux sont à envisager:

les réclamations en regard du (1) transport de marchandises, (2) l'utilisation ou louage d'un navire et (3) la contribution moyenne générale.

Cependant il importe avant tout de se familiariser avec certains termes fréquemment utilisés en droit maritime, soit ceux de contrats d'affrètement, de connaissement et de charte-partie. Dans la célèbre oeuvre intitulée Scrutton on Charterparties and Bills of Lading (1071), les remarques suivantes explicitent le sens de chacun d'eux:

Affrètement: When a shipowner, or person having for the time being as against the shipowner the right to make such an agreement, agrees to carry goods by water, or to furnish a ship for the purpose of so carrying goods in return for a sum of money to be paid to him, such a contract is called a contract of affreightment and the sum to be paid is called freight. (1072)

Charte-partie: When the agreement is to carry a complete cargo of goods, or to furnish a ship for that purpose, the contract of affreightment is almost always contained in a document called a charter party, the shipowner letting the ship for the purpose of carrying, or undertaking to carry, the charterer hiring the ship for such purpose, or undertaking to provide a full cargo. [...] et

Connaissement: When the agreement is to carry goods which form only part of the intended cargo of the ship, the contract of affreightment for such parcel of goods shipped may also be expressed in a charter party

-
1071. 7ième ed. par Sir William L. McNair, Sir Alan A. Mocatta et Michael J. Mustill, 1964, London, Sweet and Maxwell.
1072. Id., p. 1.

but is more usually evidenced by a document called a bill of lading, which serves also as a receipt by the shipowner, acknowledging that the goods have been delivered to him for a certain purpose. (1073)

En résumé un contrat de transport de marchandises par navire se dénomme génériquement "contrat d'affrètement", lequel peut prendre une double forme, soit celle d'une charte-partie, ou d'un connaissement; le premier de ces documents opère la location d'un navire en son entier, ou d'une de ses parties importantes pour un voyage ou une période de temps déterminée ou déterminable alors que le second consiste dans l'entente relative au transport maritime de certaines marchandises qui ne constituent qu'une partie de la cargaison totale d'un navire. Aussi suivant une autre formulation, la charte-partie serait au navire ce que le connaissement est aux marchandises.

Par ailleurs l'Office de révision du Code civil de la Province de Québec proposait récemment (1073a) les définitions suivantes des termes et expressions "affrètement", "connaissement" et "contrat de transport", mais omet celui de "charte-partie" bien qu'il en soit fait état dans les dispositions particulières au transport de choses par eau (cf. Section II, ss. 2, art. 42):

1073. Id., pp. 1-2. Voir aussi Black's Law Dictionary, 4^e éd., aux pp. 83, 210 et 299.

1073a. Avant-projet de Code, de l'Office de révision du Code civil de la Province de Québec, document policopié 1977.

Chapitre IV, Section II, ss. 1, article 9

Le contrat d'affrètement est celui par lequel le fréteur s'engage, moyennant rémunération, à mettre tout au partie d'un ou plusieurs navires, à la disposition de l'affréteur.

Chapitre V, Section I, ss. 3, article 16

Le connaissement est l'écrit qui constate le contrat de transport de choses.

Chapitre V, Section I, ss. 1, article 1

Le contrat de transport est celui par lequel une personne s'engage principalement à effectuer le déplacement d'une personne ou d'une chose.

Le lecteur aura tôt fait de noter qu'une certaine confusion risque de surgir entre l'approche civiliste et celle de droit commun; en effet, tandis que dans ce dernier cas le terme "affrètement" tend à décrire d'une façon générique le contrat de transport par eau aussi bien sous la forme d'une "charte-partie" que d'un "connaissement", pour l'autre système juridique le contrat d'affrètement serait assimilable à celui de charte-partie qui en constate le teneur.

Paragraphe 1: Transport de marchandises.

L'objet principal de l'exploitation maritime fut sans contredit le transport de marchandises, bien qu'à la suite d'un long processus évolutif certains navires furent affectés à d'autres tâches telles le transport de personnes, l'exploitation du milieu marin, et même pour des fins militaires de recherche et de loisir; cependant pour les juridictions civiles d'amirauté, ces dernières activités ne

sont apparues que marginales et n'ont point retenu autant leur attention que le transport de marchandises qui constituait une des clefs de voûte du commerce international. d'ailleurs l'intérêt des législateurs semble également s'être porté en cette direction.

S'il faut en croire les propos de Lors Merrivale dans The Eskbridge, cas où les demandeurs réclamaient le paiement du fret suite à un transport de marchandises ainsi que des frais de surestaries, la compétence de la Haute Cour d'Amirauté ne s'étendait pas à l'origine prima facie au règlement des disputes découlant du transport de marchandises dans des navires:

It is conceded that before 1920 there was in the High Court no power by which such steps as were taken here could rightfully be taken in the exercise of the jurisdiction of the Court. (1074)

C'est également l'avis que partageait Sir Montague E. Smith dans Cargo ex Argos en 1872 (1075). Occasionnellement toutefois la Haute Cour d'Amirauté aurait pris la liberté de s'immiscer dans des disputes relatives au droit de possession des marchandises transportées e.g. Cargo ex the Parker en 1720 (1076) et du paiement du fret e.g. Gosfright v. Lvogdletti en 1697 (1077); malgré le fait qu'il n'y ait eu ni

1074. 1931, P.D., 51, à la p. 56.

1075. 5 P.C. App. 134, à la p. 148.

1076. E.R. vol. 167, p. 585.

1077. E.R. vol. 167, p. 572.

appel, ni bref de prohibition émis en ces cas, le tout ne nous autorise pas à conclure à une pratique courante car le peu de jurisprudence à partir du milieu du XVIIIème siècle sur ce sujet laisse plutôt croire à des cas isolés. Cependant une opinion contraire est émise en note de bas de page dans l'oeuvre précitée de Scrutton:

Up to about 1650 all questions about contract of affreightment were commonly decided in the Court of Admiralty. From about that time the activity of that court began the decline, and such cases began to be brought in the common law courts. (1078)

Le texte législatif de 1840 n'apporta aucun correctif à cette situation mais l'article 6 du Admiralty Court Act, 1861, octroya compétence "... over any claim by the owner or consignee of any bill of lading of any goods carried into any ports in England or Wales in any ship, for damage done to the goods or any part thereof by the negligence or misconduct of or for any Breach of duty or breach of contract on the part of the owner, master, or crew of the ship ...", à moins qu'il ne fut démontré à la cour qu'au moment de l'institution des procédures quelque propriétaire ou co-propriétaire fut domicilié en Angleterre ou au pays de Galles.

Toute action judiciaire fondée sur cette disposition devait donc obéir à certaines exigences très strictes dont les suivantes:

1078. Supra n. 1071.

(1) Les seuls demandeurs pouvaient être le propriétaire ou le consignataire des marchandises en vertu d'un connaissement;

(2) Les marchandises devaient faire l'objet d'un transport en direction de l'Angleterre ou du pays de Galles, et parvenir à destination;

(3) Le recours en amirauté ne se limitait qu'aux cas de dommages causés aux marchandises ou de bris de contrat de la part du propriétaire, du capitaine ou d'un membre de l'équipage du navire.

Il ressort clairement qu'il devait y exister quelque obligation contractuelle directe ou indirecte entre le demandeur et le transporteur écartant ainsi toute action purement en dommage ou dite "in tort" (1079).

Parmi les décisions qui élaborèrent sur cette compétence citons celle The Dannebrog (1080) en 1874 au cours de laquelle Sir Robert Phillimore refusa d'intervenir puisqu'il n'y avait pas effectivement eu de transport maritime bien qu'un contrat exista. Par ailleurs il importait peu que l'Angleterre ou le pays de Galles constitua un port final de destination non prévu au contrat d'affrètement (1081), non plus qu'un port intermédiaire (1082); en effet il fut

1079. The Victoria, 12 P.D. 105.

1080. 4 A. & E. 386.

1081. The Patria (1871) 3 A. & E. 436.

1082. The Cap Blanco, 1913 P.D. 130 et The Bahia, E.R. vol. 167, p. 298. En ce dernier cas il est permis quand même de parler de port intermédiaire non-envisagé même si le capitaine refusa de procéder au port final prévu de destination, sans quoi le demandeur n'aurait pas été fructueux dans ses démarches.

bien établi dans The Patria (1083) que cette compétence ne se limitait pas aux seuls cas d'importation de biens, mais à tout transport de biens en ces lieux. Par ailleurs cette juridiction n'était pas affectée du fait que le contrat de transport ait pu être exécuté partiellement sur eau, partiellement sur terre (1084). Enfin rien n'empêchait de procéder à l'arrêt du navire à un autre port que celui de destination des marchandises à l'occasion d'un voyage subséquent; The Pieve Superiore en 1873 (1085). Tenant compte d'une modification apportée dans la rédaction des contrats de connaissements, le Conseil Privé dans The Marlborough Hill (1086) statua que les personnes autorisées à soumettre une telle réclamation au tribunal d'amirauté ne se limitaient pas à celles ordinairement désignées aux anciens contrats, mais aussi à celles en vertu des nouveaux puisqu'il fallait avant tout s'en remettre à la nature ou à l'essence du contrat de connaissement.

En dehors de ces circonstances, la cour d'amirauté était incompétente à connaître les autres litiges consécutifs à un transport maritime de marchandises; occasionnellement elle statua sur d'autres questions telles le paiement du fret (1087).

-
1083. Supra n. 1081, à la p. 459.
1084. The Normandy, 1870 L.J.R. (n.s.) vol. 39, Adm. p. 48.
1085. 4 A. & E. 170.
1086. L.R. 1921 - 1 A.C. 444, aux pp. 451-452.
1087. The Sablonsten, 1 A. & E. 293, The Kathleen, 4 A. & E. 293 et The Cito (1882) 7 P.D. 5 à l'occasion de réclamations pour sauvetage; The Orpheus, 3 A. & E. 308 lors d'une action à la suite d'une collision.

et la contribution moyenne générale (1088), mais ces questions ne retenaient son attention que si elles étaient incidentes à une autre réclamation sur laquelle elle avait clairement juridiction.

Il est à remarquer qu'à partir de 1869 certaines cours de comté anglaises détenaient une compétence beaucoup plus vaste sur tous ces sujets que la Haute Cour d'Amirauté ou la Haute Cour de Justice en sa juridiction d'amirauté (1089); cependant ce n'est que très exceptionnellement que cette compétence pouvait être assignée à ces dernières par suite d'un transfert d'une juridiction à une autre et moyennant certaines conditions dont une valide introduction des procédures en cour de comté (1090). Pour leur part les tribunaux de vice-amirauté ne purent s'immiscer dans ces matières puisque la compétence inhérente de la Haute Cour d'Amirauté ne s'y rapportait pas; le Vice-Admiralty Court Act, 1863, ne modifia point cette situation. Sous le règne des cours coloniales d'amirauté, cette compétence s'identifiait à celle de l'article 6 précité de la loi de 1861 relative à la Haute

1088. Cargo ex Galam (1863), E.R. vol. 15, p. 883, et The North Star, E.R. vol. 167, p. 24, lors d'un sauvetage; The Morpessa, 1892 L.J.R. (n.s.) vol. 61, Adm. 9 à la suite d'une collision.

1089. Cargo ex Argos (1892) 5 P.C. App. 134; The Alina (1880) 5 Ex. D. 227; The Rona (1881), 7 P.D. 247 et The Swan, 1871 L.J.R. (n.s.) vol. 40, Adm. 8.

1090. The Montrosa, L.R. 1917 P.D. 1 et The Swan, supra n. 1089.

Cour d'Amirauté, sauf qu'elle désignait le transport de marchandises à destination du Canada (1091).

Les inconvénients créés par cette situation furent corrigés en 1920 par l'introduction d'un nouveau texte législatif qu'on retrouve à l'article 22(1)(a)(xii) du Supreme Court of Judicature (Consolidation) Act, 1925, lequel attribuait à la Haute Cour une nouvelle compétence d'amirauté à l'endroit de:

22(1)(a)(xii) any claim

- (1) ...
- (2) relating to the carriage of goods
in a ship; or
- (3) ...

unless it is shown to the Court that at the time of the institution of the proceedings any owner or part owner of the ship was domiciled in England;

Cet alinéa, fort similaire au contenu de la loi de 1869 en regard des cours de comté, étendait en quelque sorte cette compétence à la solution de presque tous les litiges regardant le transport de marchandises dans un navire, à moins que les propriétaires du bâtiment ne fussent domiciliés en Angleterre (1092) auquel cas il fallait s'adresser aux tribunaux civils ordinaires.

1091. The Ship Lloyds Porter (1914) 15 R.C.E. 126; The SS. Chicago Maru (1916) 16 R.C.E. 503 et The SS. Aledo, 1923 R.C.E. 217.

1092. The Sheaf Brook, 1926 P.D. 61 et The Eskbridge, 1931 P.D. 51.

Bien que dans la Loi sur l'amirauté de 1934 se retrouvait en Annexe le texte de la loi anglaise de 1925, le législateur canadien consacra à ce sujet un traitement spécial dont l'effet était d'accroître le domaine de compétence de la Cour de l'Echiquier en sa juridiction maritime. Il s'agissait en l'occurrence des paragraphes 3 et 4 de l'article 18

18(3) Par dérogation à toute disposition de la présente loi ou de l'acte mentionné au paragraphe (2), la Cour a juridiction pour entendre et décider

a) les réclamations

- (i) ...
- (ii) relatives au transport de marchandises dans un navire, ou
- (iii) ...

18(4) Nulle action in rem, à l'égard d'une réclamation mentionnée à l'alinéa a) du paragraphe (3), n'est du ressort de la Cour, à moins qu'il ne soit démontré à cette dernière que, au moment où les procédures ont été intentées, aucun propriétaire ou co-propriétaire du navire n'était domicilié au Canada.

Quant à établir la préséance de ces dispositions sur celles de l'Annexe, l'affaire The Ship Panaghia (1093) fut formelle. Soulignons aussi que le sous-alinéa 18(3)(a)(ii) reproduit intégralement le sous-alinéa 22(1)(a)(XII)(2) de l'Annexe, et que le paragraphe 18(4) a pour seul objet de modifier la finale de ce même texte de l'Annexe. Quel résultat désirait-on obtenir? En Angleterre, si quelque propriétaire du navire y était domicilié, la cour perdait toute juridiction

alors qu'en pareilles circonstances au Canada la Cour de l'Échiquier ne perdait que son droit d'utilisation de la procédure in rem, celle in personam prévue alternativement au paragraphe 19(2) demeurant intacte: The Ship Panaghia (1094) et The Ship Steamer (1095).

Dans l'affaire du Navire Québec (1096) provenant du district d'amirauté d'Ontario, il fut jugé que le terme "marchandises" (goods) n'englobait pas les bagages personnels des passagers, notamment parce qu'aucune entente n'était intervenue quant à leur transport; à l'appui de cette décision on invoqua l'affaire anglaise The Queen v. the Judge of the City of London Court (1097) au sujet d'un cas semblable soumis à l'attention d'une cours de comté. A notre grand regret nous ne pouvons reconnaître le bien-fondé de ce motif pour la simple raison qu'à la différence du texte législatif anglais de 1869 le terme "agreement" (entente ou convention) ne qualifiait pas ce sujet de compétence dans la loi canadienne (1098); par conséquent il importait peu qu'il y ait eu ou non un contrat

1094. Ibid.

1095. 1963 R.C.E. 24.

1096. 1951 R.C.E. 298.

1097. (1883) 12 Q.B.D. 115.

1098. Deux attitudes distinctes furent observées en regard du texte anglais de 1925 dont s'inspire la loi canadienne de 1934: D'une part Lord Merrivale en décrivant ce sujet de compétence retient dans The Eskbridge (Supra n. 1092, à la p. 56) le terme "agreement" alors que le juge Atkin de la Cour d'Appel l'omet dans The Sheaf Brook (supra n. 1092, à la p. 69). Malheureusement leurs propos n'ont que le statut d'obiters, cette question ne faisant pas proprement dit l'objet des débats.

d'affrètement de la nature d'un connaissance. Par ailleurs la décision aurait pu être fondée sur le fait que cet alinéa indiquait un transport de marchandises dans un navire, par opposition à celui à bord d'un navire comme le tout apparaît dans la nouvelle loi sur la Cour fédérale, établissant ainsi une distinction, s'il en est une, entre l'espace réservé traditionnellement à la cargaison et celle aux passagers et leurs effets personnels; nous serions toutefois portés à croire, vu les objectifs habituellement poursuivis par ces lois, que le législateur désirait désigner le transport commercial de marchandises dans un navire à titre principal, et non à titre secondaire tel qu'illustré dans la décision précitée du Navire Québec.

Outre ce cas, aucune autre décision n'est venue préciser le contenu exact de cet alinéa. Cependant l'observation suivante revêt quelque intérêt: bien qu'il ait été possible d'interpréter cette disposition dans un sens très large, il fallait néanmoins la restreindre au domaine contractuel puisque l'alinéa subséquent (i.e. 18(3)(iii) de 1934) traitait spécifiquement des réclamations "en dommage" [le texte anglais dit "in tort", excluant ainsi tout lien contractuel] (1099) rela-

1099. En effet le juge Thurlow dans Pickford and Black Ltd. v. Canadian General Electric Co. Ltd. (1969 - 2 R.C.E., aux pp. 392-393) affirma ce qui suit: "As there was no contract between the appellant and the respondent with respect to the loading and stowing of the goods the only basis for liability of the appellant in these proceedings lies in tort and the case for such liability raised by the respondent was that the appellant had caused the damage by negligence in failing to adequately secure the cargo for the expected voyage". Bien que ce jugement de la Cour de l'Echiquier fut modifié par la Cour Suprême du Canada, le bien-fondé de la distinction que nous sommes à souligner n'en est point affecté.

tivement à des marchandises transportées dans un navire". Lui refuser cette limitation serait prêter l'intention au législateur de se répéter et d'adopter des dispositions inutiles, sinon celle d'expliciter le contenu d'un énoncé particulier; n'aurait-il pas utilisé alors son expression consacrée viz. sans restreindre la portée générale de ce qui précède ...?

Qu'est-il advenu de ce chef de compétence dans la Loi sur la Cour fédérale? Deux dispositions s'y rapportent, soit l'alinéa (f) et la première partie de l'alinéa (i) qui sera néanmoins cité en entier:

(f) any claim arising out of an agreement relating to the carriage of goods on a ship under a through bill of lading or in respect of which a through bill of lading is intended to be issued, for loss or damage to goods occurring at any time or place during transit;

(i) any claim arising out of any agreement relating to the carriage of goods in or on a ship or to the use or hire of a ship whether by charter party or otherwise;

(f) toute demande née d'une convention relative au transport à bord d'un navire de marchandises couvertes par un connaissement direct ou pour lesquelles on a l'intention d'établir un connaissement direct, pour la perte ou l'avarie de marchandises survenue à quelque moment ou en quelque lieu en cours de route;

(i) toute demande née d'une convention relative au transport de marchandises à bord d'un navire, à l'utilisation ou au louage d'un navire soit par charte-partie, soit autrement;

Pour les fins de la présente étude, la finale du dernier alinéa précité fera l'objet d'une analyse au cours du prochain paragraphe consacré à "toute demande née d'une convention relative ... à l'utilisation ou au louage d'un navire soit par charte-partie soit autrement". Il est indéniable que ces

chefs de compétence puissent à l'occasion acquérir une certaine similitude et nos propos au tout début de cette section le reconnaissent, mais par souci de clarté certaines distinctions s'imposent. Aussi notre attention se portera-t-elle pour le moment sur les contrats de transport maritime par opposition aux contrats de louage ou utilisation d'un navire pour parfaire ce transport (1100).

Quant au premier chef de compétence, il se restreint aux circonstances où un connaissement direct est émis ou lorsque l'intention des parties est à cet effet (1101). Quant au concept de connaissement direct, Me Pourcelet en fait la description suivante:

Le connaissement direct (through bill of lading): nature et effets --- Le connaissement direct est un titre de transport émis par un transporteur qui s'engage à acheminer la marchandise d'un point à un autre avec le concours de transporteurs maritimes successifs ou de transporteurs

1100. Récemment le Comité des transports par eau de la Commission canadienne des transports eut à procéder à une analyse minutieuse de ces distinctions et les conséquences juridiques qui peuvent en découler dans une décision élaborée relative au champ d'application de la Loi sur les transports (1970 S.R.C. c. T-14); cf. IN THE MATTER of complaints filed by Northern Transportation Company Ltd. and involving Keen Industries Ltd. and Streeper Bros. Marine Transport Ltd. Decision WTC 7-76 dated December 20, 1976.

1101. Cette dernière précision découlerait vraisemblablement de la conception que le législateur s'est faite du pouvoir fédéral en matière de connaissement maritime à la suite de la décision de la Cour Suprême dans Anticosti Shipping Ltd. v. Viateur Saint-Amand, 1959 R.C.S. 372.

différents (transports combinés: mer-air, mer-terre, mer-air-terre). La marchandise sera donc l'objet de plusieurs transbordements mais voyagera avec un titre de transport unique émis par le premier transporteur. (1102)

Par ailleurs une telle compétence ne se limiterait qu'aux réclamations relatives à la perte ou l'avarie de marchandises et non pas à la sanction d'autres dispositions de ce contrat de transport, à moins par ailleurs qu'on puisse avoir recours à d'autres fondements juridictionnels. Enfin le lieu de survenance de la perte ou de l'avarie ne semble pas affecter la juridiction du tribunal pourvu que le tout se soit produit "en quelque lieu en cours de route"; c'est ainsi que dans l'affaire Lutfy Ltd. v. Canadien Pacifique Ltée (1103) la Cour statua sur une réclamation pour dommages à des marchandises survenus au cours d'un transport ferroviaire consécutif à un transport océanique puisque le tout était régi par un connaissance direct. Aussi serait-on en droit de se demander quelle serait cette compétence en vertu d'un contrat de transport multi-modal qui techniquement n'est pas un connaissance direct, mais dont plusieurs des caractéristiques s'y apparentent; la réponse dépendra évidemment de l'appréciation ou qualification

1102. POURCELET, Michel, Le Transport maritime sous connaissance - Droit canadien, américain et anglais, 1972, Montréal, Les Presses de l'Université de Montréal, pp. 21-22. Cette description se confirme également par les propos tenus par TETLEY, W., Marine Cargo Claims, 1965, Toronto, The Carswell Co. Ltd., p. 253.

1103. 1973 C.F. 1115.

du contrat par le tribunal, mais il semblerait à la lumière de l'intention législative contenue sous ce chef de compétence que la Cour pourrait se reconnaître une compétence analogue (1103a).

Il est à noter par ailleurs que pour que cette compétence soit reconnue, un certain transport maritime doit avoir été prévu au contrat vu la présence des termes "transport à bord d'un navire" au début de l'alinéa (f), excluant de la sorte tout autre connaissance direct ne faisant pas appel à ce mode de transport.

Ce titre de compétence a déjà donné lieu à une certaine jurisprudence où les propositions suivantes furent émises:

1. Pour se prévaloir de la compétence de la Cour, il faut alléguer l'existence d'un connaissance direct. Ainsi s'exprima le juge Walsh de la Division de première instance dans The Robert Simpson Montreal Ltd.:

"... personne n'affirme en l'espèce qu'un connaissance direct couvrirait la perte ou l'avarie à quelque moment ou en quelque lieu en cours de route. Or, si la demanderesse avait eu l'intention de poursuivre les débardeurs ou les employés des entrepôts, elle aurait dû faire une déclaration afin de donner compétence aux termes de cet article". (1104)

-
- 1103a. Le Service de recherche de la Commission canadienne des transports a publié en mars 1976 une étude intitulée Insurance and Liability Systems in International Multimodal Transportation, Ottawa, ESAB 76-14.
1104. 1973 C.F. 304, à la p. 306.

En renversant cette décision quant à l'exception déclinatoire, la division d'appel ne soumit aucun commentaire sur ce point, mais ainsi qu'il le fut déjà indiqué, fonda sa décision sur le premier paragraphe de l'article 22 (1105).

2. En l'absence d'un connaissance direct, la Cour n'a pas compétence au chapitre de l'alinéa 22(2)(f) pour connaître des réclamations pour avaries aux marchandises survenue après leur débarquement d'un navire (1106).
3. Un recours fondé sur l'alinéa 22(2)(f) ne peut être exercé que par les parties au connaissance direct, distinguant ainsi l'opinion précitée du juge Walsh dans The Robert Simpson Montreal Ltd. qui semblait y voir une compétence ancillaire en matière de délit contre des tiers (1107). C'est en ces termes que s'exprima le juge Collier dans Le Navire Ikaros:

L'alinéa f): Les avocats se sont entendus pour que je décide, d'après les faits portés à ma connaissance, si les marchandises étaient couvertes par un connaissance direct. L'avocat de la demanderesse affirme qu'il s'agissait en effet d'un connaissance direct alors que

1105. 1973 C.F. 1356.

1106. The Ferncliff, 1972 C.F. 1337.

1107. Supra n. 1103.

l'avocat de l'Empire, appuyé par l'avocat des propriétaires du navire, soutient le contraire. Le connaissement prévoyait le transport des boîtes de Nagoya (Japon) à Vancouver (C.-B.) à bord de l'Ikaros puis (traduction) "... par chemin de fer jusqu'à Toronto (Ontario)". J'ai examiné les diverses clauses du connaissement ainsi que les arrêts et les ouvrages de doctrine auxquels se réfère l'avocat. Il ne s'agit pas à mon sens d'un connaissement direct. Il me semble plutôt que les propriétaires du navire, c'est-à-dire les transporteurs d'origine, n'agissaient, aux termes du connaissement, qu'en tant que mandataire pour le transport des marchandises de Vancouver à leur destination finale.

La responsabilité découlant d'un connaissement direct est énoncée par Carver dans son traité *Carriage by Sea* (12e éd. 1971) au paragraphe 200:

(traduction) Un transporteur qui signe un contrat de transport direct, même s'il a prévu de faire effectuer une partie du transport par des tiers, est responsable de l'ensemble du transport à moins que le contrat, ce qui est souvent le cas, ne limite expressément sa responsabilité à la partie du transport qu'il effectue lui-même.

Hormis le cas d'une clause expresse limitant la responsabilité du transporteur, le transporteur signataire du contrat peut être tenu responsable d'une violation des dispositions du contrat commise alors que les marchandises ne sont plus en sa possession. Le transporteur qui avait la garde des marchandises au moment de la violation du contrat peut, en général, être tenu responsable aux termes du contrat si celui-ci est à son nom et s'il l'a approuvé; il peut par contre, se prévaloir des clauses d'exonération de responsabilité inscrites au contrat.

Même s'il s'agit ici d'un connaissement direct, cela n'impose aucune responsabilité contractuelle à l'Empire puisque les propriétaires du navire

n'agissaient pas comme mandataires de l'Empire ou du transporteur terrestre subséquent quand fut établi le connaissement. J'ajoute que ni dans ses conclusions ni lors des débats la demanderesse n'a prétendu retenir la responsabilité contractuelle de l'Empire d'après les termes de ce connaissement. Si je saisis bien, on cherche à établir le point suivant: dans l'hypothèse d'un connaissement direct, toute personne ayant participé au transport des marchandises et qui pourrait être responsable de leur perte peut se voir intenter devant cette Cour une action contractuelle ou extra-contractuelle. Je ne souscris pas à cette interprétation de l'alinéa f). La Cour est compétente dans le cas de réclamations portant sur la perte ou l'avarie, pendant leur transport, des marchandises couvertes par un connaissement direct. Les personnes éventuellement appelées à répondre de la perte ou de l'avarie sont à mon sens les parties au contrat (en l'espèce le transporteur initial, c-à-d. les propriétaires du navire), ou les personnes liées par l'accord (dans certains cas, les transporteurs subséquents si le transporteur initial a agi en tant que mandataire). Ce sont ces personnes-là qui, aux termes de l'alinéa f), relèvent de la compétence de la Cour. Je ne crois pas qu'il était dans l'intention du Parlement d'étendre la juridiction de la Cour à toute personne ayant quelque chose à voir avec les marchandises dont le transport s'est effectué en partie par bateau, sous prétexte que les marchandises étaient transportées sous connaissement direct. Le juge Walsh, de cette Cour, a brièvement étudié l'alinéa f) dans l'affaire *The Robert Simpson Montreal Ltd. c. Hamburg-Amerika Linie Norddeutscher* (1973) C.F. 304. Dans cette affaire, l'avocat soutenait que le Parlement avait eu l'intention, par la Loi sur la Cour fédérale, d'étendre aux magasiniers, aux débardeurs et aux entreprises de manutention la compétence de la Cour relativement à des actions intentées par avarie ou perte de marchandises après déchargement. Le juge Walsh semble considérer que la Cour est compétente quand ces marchandises sont transportées sous connaissement direct. Je souligne que, dans ce cas-là, il ne s'agissait pas d'un connaissement direct et la

question qu'avait à trancher le savant juge n'était pas celle de l'étendue de la compétence attribuée par l'alinéa f). Cette question ne fut d'ailleurs pas débattue aussi complètement qu'elle le fut devant moi. (1108)

4. L'émission successive de deux connaissements maritimes, chacun couvrant un segment du transport, ne peut faire en sorte de considérer l'ensemble du transport sous l'angle d'un connaissement direct (1109).

5. Cependant l'émission d'un connaissement unique, malgré la faculté de procéder à un transbordement ou à l'utilisation de transporteur intermédiaire, suffit à asseoir la compétence du tribunal. C'est du moins ce qui transpara des arrêts contenus dans Les Navires Bentainer et Benhiant (1110) et Le Navire Banggai (1111). Néanmoins il faut avouer que tous ces jugements sont quelque peu déroutants puisque l'enchevêtrement de diverses et complexes questions de juridiction fait en sorte de diluer la portée exacte de certains énoncés.

Le second chef de compétence en regard d'un contrat de transport maritime se retrouve à la première partie de

-
1108. 1973 C.F. 483, aux pp. 487, 488 et 489. En renversant cette décision au motif que le prononcé du juge de première instance avait été prématuré, la décision d'appel n'offrit aucun commentaire sur les énoncés précis du juge Collier, mais prit soin de porter à son attention sa propre décision dans The Robert Simpson Montreal Ltd. (supra n. 1105) qui se fonde, comme on le sait, uniquement sur le paragraphe 22(1): cf. 1974 C.F. 327.
1109. The Martha Russ, 1973 C.F. 394. Décision confirmée par la décision d'appel, mais où la compétence ratione personae plutôt que materiae a retenu l'attention du tribunal: cf. 1974 C.F. 410.
1110. 1975 C.F. 238.
1111. 1976 - 2 C.F. 356.

l'alinéa 22(2)(i) et ainsi qu'il le fut déjà indiqué, certaines réclamations qui se qualifient sous l'alinéa 22(2)(f) pourront à l'occasion se retrouver sous celui-ci. Cette compétence en regard de "toute demande née d'une convention relative au transport de marchandises à bord d'un navire ..." est d'une part plus vaste et d'autre part plus restreinte que la précédente: plus vaste parce qu'elle ne se limite pas "à la perte ou à l'avarie de marchandises", mais à toute disposition d'un contrat de transport maritime, et plus restreinte parce qu'elle ne peut déborder du cadre du transport maritime lui-même alors qu'en présence d'un connaissance direct, cette limite géographique et temporelle ne joue pas. Aussi croyons-nous que la même règle qui fut élaborée en regard de charte-partie et qui veut que pour la détermination de la juridiction d'amirauté de tels contrats soient divisibles (1112), devrait prévaloir afin que le tribunal ne puisse s'immiscer que dans le contenu dit "maritime" de tels contrats.

Enfin il est à remarquer que la double locution anglaise "in or on a ship", certes une allusion aux marchandises transportées aussi bien en pontée que dans la cale d'un navire, a pour équivalent français "à bord d'un navire", ce qui à notre avis ne laisserait soupçonner aucune subtile distinction.

1112. Infra p. 495 et ss.

Le juge Collier réitéra dans The Ship Juzan Maru (1113) une opinion similaire à celle qu'il a émise dans Le Navire Ikaros en regard du précédent chef de compétence (supra p. 486), à savoir que seules les parties à une convention de transport de marchandises à bord d'un navire pouvait se prévaloir de ce titre de compétence.

Paragraphe 2: Utilisation ou louage d'un navire.

A l'époque où la Haute Cour d'Amirauté exerçait sa compétence à l'endroit de presque tous les contrats d'affrètements (1114), il n'était pas rare de la voir s'immiscer dans des questions relatives à l'utilisation ou au louage d'un navire, puisque ces contrats ne prévoyaient pas seulement les conditions ou termes du transport de marchandises, mais aussi le plus souvent le mode d'exploitation ou de disposition du navire. Cependant suite aux luttes interjuridictionnelles qui firent épopée dans les chroniques judiciaires de l'Angleterre, les tribunaux de common law l'obligèrent à ne point sanctionner des contrats qui avaient été conclus dans leurs limites territoriales et par la suite à l'étranger. Ces circonstances contreignirent donc les plaignants à ne point lui soumettre à titre principal une réclamation de cette nature; c'est seulement en se fondant sur un autre chef de compétence sur lequel elle détenait clairement juridiction qu'elle pouvait

1113. 49 D.L.R. (3d) 277, à la p. 282.

1114. Supra p.

connaître de telles conventions, c'est-à-dire comme accessoire ou incident de la réclamation principale (1115). Certains auteurs rapportent bien qu'une loi de 1540 (1116) aurait conféré à l'amiral le pouvoir général de décider des contrats de charte-partie, mais nous croyons que c'est à tort puisqu'il s'agissait d'une loi d'ordre public à caractère très restrictif prescrivant la nationalité des navires autorisés à commercer avec l'Angleterre, et non pour déterminer l'étendue de ses pouvoirs judiciaires; les litiges découlant de l'application de cette loi devaient être portés à l'attention de l'Amiral ou ses préposés qui exerçaient alors plus un pouvoir réglementaire ou disciplinaire que judiciaire.

A cet égard il est intéressant de se rapporter aux propos de Sir Montague E. Smith dans Cargo ex Argos en 1872:

The original jurisdiction of the Court of Admiralty (using that term to distinguish it from that given to the court by modern statutes), as it was understood to stand after the long and memorable conflicts with the Courts of Common Law, which virtually closed in the reign of Charles II, did not extend to claims arising upon charter parties, bills of lading, or other agreements relating to the use or hire of ships, or the carriage of goods. (1117)

Les lois successives de 1840 et 1861 furent silencieuses sur ce sujet; le County Courts Admiralty Jurisdiction

1115. The Teutonia, 3 A. & E. 583.

1116. 32 Henry VIII, c. 14, notamment l'article 10.

1117. 5 P.C. App. 134, à la p. 148.

Amendment Act, 1869 permit bien à ces derniers tribunaux d'entendre des réclamations "arising out of any agreement made in relation to the use or hire of any ship", mais pour sa part la Haute Cour d'Amirauté ne pouvait en prendre connaissance que si un appel d'une telle décision lui était logée (1118). L'incapacité des cours de vice-amirauté sur ces matières persista jusqu'à leur disparition, étant régies par des principes analogues à ceux de la Haute Cour elle-même.

Le législateur anglais qui assimilait très étroitement cette compétence à celle du transport de marchandises opta en 1920 de rendre similaire la juridiction d'amirauté de la Haute Cour de Justice sur cette matière à celle des cours de comté (sans de restrictions toutefois quant à la somme en litige), pourvu qu'aucun des propriétaires du navire ne fut domicilié en Angleterre au moment de l'introduction de l'instance (1119).

En s'inspirant de l'interprétation qui fut attribuée à des termes identiques de la loi de 1869, il ressort que cette compétence s'étendait à toutes les charte-parties ainsi que l'établit le juge Jessel dans The Alina en 1880 alors qu'il siégeait en appel avec deux collègues qui partagèrent son opinion:

1118. 31 - 32 Vict. (Imp.) ch. p. 71, art. 6-7-8 et 32-33 Vict. ch. 51 art. 1-2.

1119. 15 - 16 Georges V, c. 49, s. 22(1)(a)(XII)(1).

An agreement in relation to the use or hire of a ship must include a charter party. It would be difficult to define a charter party otherwise than as coming within those terms. In fact it is very often so defined. (1120)

Cette opinion rectifiait celle de la Court of Common Pleas dans Simpson v. Blues (1121). Quant à Sir Montague E. Smith du Conseil Privé, il mit en évidence la distinction entre ce chef de compétence et celui en regard du transport de marchandises:

The first head of claims is any claim arising out of any agreement made for the use or hire of any ship. These words plainly and in apt language describe contracts for the use or hire of ships, e.g., charter parties, and not agreements for the mere carriage of goods, which are described and provided for in the next branch of the enactment thus: "or in relation to the carriage of goods in any ship. (1122)

Néanmoins tous ces juristes s'abstiennent bien de limiter cette compétence aux seuls contrats de charte partie, préférant plutôt indiquer que ces derniers sont proprement de la nature d'une convention relative à l'utilisation ou louage d'un navire. S'il faut en croire les propos émis dans The Zeus en 1888 et The Beldis en 1836, le contenu d'une charte-partie serait divisible et l'autorité du tribunal ne s'éten-

1120. 5 Ex. D. 227, à la p. 231.

1121. 1872 L.R. 7 C. Pleas 290.

1122. Cargo ex Argos, supra n. 1089, id., à la p. 149.

drait pas à la sanction de ces clauses dont l'essence s'écarte du mode d'utilisation ou louage du navire (1123):

The Zeus: The question in this case arises out of an agreement to deliver on board a ship a certain quantity of coals, and we have to decide whether or not that agreement is one in relation to the use or hire of the ship. We should disturb the natural meaning of the words of the statute if we said that the agreement has relation to the use or hire of the ship. It is merely an engagement to deliver coals at a particular place. (1124)

The Beldis: That being so, I should not be prepared to hold, even if the matter were free from authority, that a claim upon an award held under the arbitration clause in a charter party is a claim arising out of any agreement made in relation to the use or hire of a ship. I think that it is a common law claim upon an award and nothing else. (1125)

Ces décisions illustrent que la juridiction de la Haute Cour n'englobait pas toutes les dispositions d'une charte-partie, mais seulement celles relatives à l'utilisation ou louage d'un navire, indépendamment de la qualification du document. Sur ce point la jurisprudence canadienne jetta plus de lumière, ce que nous constaterons après avoir étudié la législation applicable.

L'ensemble de cette compétence obéissait dans la loi canadienne de 1934 aux mêmes principes que ceux de la

1123. Le lecteur se rappellera qu'en regard de la compétence inhérente de la Haute Cour d'Amirauté dans les cas de gages des marins, la divisibilité des contrats avait déjà été reconnue pour déterminer la compétence de la cour.

1124. 13 P.D. 188, à la p. 190.

1125. L.R. 1936 P.D. 51, à la p. 52; les juges Scott et Swift partagèrent cet avis de Sir Boyd Merriman.

catégorie précédente: bien qu'elle se retrouvait à l'Annexe A, les paragraphes 18(3) et (4) introduisait la dérogation qui consistait à ne permettre qu'une action personnelle lorsque quelques propriétaires du navire étaient domiciliés au Canada au moment des procédures (1126). Cependant le contenu de l'alinéa 18(3)(a)(i) était identique à celui qu'on retrouvait dans la loi anglaise de 1925.

Il fut reconnu sans équivoque par le juge Smith du district d'amirauté de Québec dans Savoy Shipping Ltd. v. Québec Hydro-Electric Commission et al (1127) que cet alinéa accordait compétence à la Cour de l'Echiquier en regard des disputes provenant d'une charte-partie; aussi octroya-t-il une indemnité de surestaries (en anglais s'entend par le terme "demurrage") au demandeur pour le délai indu à décharger la cargaison du navire à Forestville sur la côte nord du fleuve St-Laurent (1128). Dans The Ship Stormer (1129) l'entente dont voulait se prévaloir le demandeur pour soutenir ses allégations d'utilisation négligente du navire était orale; le tribunal y fit droit, ce qui démontre qu'il n'y a pas néces-

1126. The Ship Stormer, 1963 R.C.E. 24.

1127. 1959 R.C.E. 292, à la p. 295.

1128. Originellement la Haute Cour d'Amirauté n'avait pas compétence dans ce genre de réclamation (demurrage claim) (The Swan, supra n. 1089, ibid.,) sauf si elle se rattachait à un autre sujet dont le tribunal pouvait connaître: The Strathnaver, 1 A.C. 58; The City of Peking, 15 A.C. 438 et The Cheapside, 1904 P.D. 339. 4

1129. Supra n. 1126, ibid. Le rejet de l'action découla du fait du domicile des propriétaires du navire qui était au Canada.

sité d'un document écrit de la nature d'une charte partie. Cette décision tend aussi à démontrer que cette compétence ne se limitait pas aux ententes de la nature d'une charte partie prévoyant le transport de marchandises à bord d'un navire, mais aussi à toute entente relative au mode particulier d'utilisation du navire; en l'occurrence il s'agissait de fournir un navire capable de touer une estacade flottante de billes (boom of logs), et non d'une action en rémunération de services de touage dont nous avons discuté précédemment (1130), laquelle est d'une nature différente.

Au sujet de cette question de la reconnaissance d'une entente verbale dont le contenu justifie l'intervention du tribunal, la décision du juge Fournier de la Cour de l'Echiquier dans Léo Perrault Ltd. v. Capt. David Tremblay (1130a) lui répond en maintenant une action fondée sur la détention prolongée du navire St-Paul du Nord.

Suivant l'affaire Bomford Timber Ltd. v. Jackson et Annie Leigh (1131), cette compétence peut se joindre à une action en dommages relativement à des marchandises transportées dans un navire et permettre l'assignation d'un mis-en-cause.

Enfin dans Tremblay v. Druce (1132) et National Gypsum

1130. Supra p. 429 et ss.

1130a. PERRAULT, 1956, R.C.E. 358.

1131. 1966 R.C.E. 485, à la p. 495.

1132. 1957, R.C.E. 250.

Co. Inc. v. Northern Sales Ltd. (1133), il fut établi qu'une clause compromissoire dans une charte partie prévoyant une procédure d'arbitrage pour la solution des litiges en découlant ne pouvait départir la cour maritime de sa compétence; tout au plus suivant le navire Angelic Power (1134) pourrait-elle avoir pour effet d'imposer une condition préalable à l'exercice d'un tel recours, ou de le suspendre temporairement.

Le texte révisé de la Loi sur la Cour fédérale ne modifie guère, sinon aucunement, ce sujet de compétence, sauf qu'il en explicite le contenu à la lumière de la jurisprudence antérieure. En effet l'alinéa 22(2)(i) la définit en ces termes:

any claim arising out of any agreement relating ... to the use or hire of a ship whether by charter party or otherwise;

toute demande née d'une convention relative ... à l'utilisation ou au louage d'un navire soit par charte partie, soit autrement;

On y note la mention expresse des chartes-parties comme ententes pouvant être soumises à l'attention de la cour maritime, mais il est reconnu qu'il pourrait en être autrement. Des jugements qu'il fut donné de considérer, la distinction ne ressortit jamais entre une demande née d'une convention relative d'une part à l'utilisation et d'autre part au louage d'un navire; il semblerait que le législateur anglais, puisque c'est lui qui mit au point cette formule, entendait

1133. 1964 R.C.S. 144 maintenant 1963 R.C.E. 1.
1134. 1971 C.F. 263.

les utiliser comme une entité décrivant à la fois la nature et la fin de l'entente plutôt que d'établir deux sujets distincts de compétence.

Paragraphe 3: Réclamations relatives à la contribution à l'avarie commune.

Habituellement la contribution à l'avarie commune est définie ainsi:

A contribution by all parties in a sea adventure to make good loss sustained by one of their number on account of sacrifices voluntarily made of part of ship or cargo to save residue and lives of those on board from an impending peril or for extraordinary expenses necessarily incurred by one or more of the parties for the general benefit of all the interests embarked in the enterprise. (1135)

En d'autres termes, une action judiciaire de cette nature a pour objet d'obtenir des parties à une expédition maritime leur quote part ou contribution pour les pertes qu'a dû subir l'une ou plusieurs d'entre elles par suite d'un acte de perte volontaire ou les dépenses extraordinaires encourues pour éviter des pertes encore plus considérables aux autres intérêts, geste qui a profité aussi bien pour la préservation de vies que de biens.

Aussi qu'on le relate dans The Constancia (1136) et The North Star (1137), la Haute Cour d'Amirauté n'aurait

1135. Black's Law Dictionary, 4th ed., p. 813.

1136. E.R. vol. 166, p. 839.

1137. E.R. vol. 167, p. 24.

pas eu à l'origine compétence de plein droit sur de telles réclamations. Cependant en appel d'une décision du Dr. Lushington dans Cargo ex Galam, il fut établi que cette cour pouvait en disposer dans les cas où elles survenaient à l'occasion d'une réclamation à l'égard de laquelle elle était compétente, c'est-à-dire d'une façon incidente. En occurrence il s'agissait d'une poursuite en vertu d'un prêt à la grosse sur facultés (respondentia bond), et Lord Kingsdom du tribunal d'appel fit remarquer ce qui suit:

To enforce and give effect to a lien at the instance of a party seeking to establish it is quite a different thing from setting it aside and annulling it when it arises in the Court incidentally in the progress of a cause over which the Court has properly jurisdiction. (1138)

Au cours du siècle qui s'écoula après cette décision judiciaire, le législateur britannique n'adopta aucune mesure permettant de déroger à cette directive, sinon en 1956 alors qu'il inclua dans la nouvelle compétence d'amirauté de la Haute Cour "any claim arising out of an act which is or is claimed to be a general average act" (1139). Nous savons par ailleurs que cette disposition postérieure à 1925 ne saurait affecter de quelque façon la compétence d'amirauté des tribunaux canadiens.

Au Canada, sous le régime des cours coloniales d'amirauté au cours duquel la compétence maritime de la Cour de

1138. E.R. vol. 15, p. 883, à la p. 880.

1139. 4 - 5 Eliz II, ch. 46, art. 1.(1)(g).

l'Echiquier s'identifia à celle de la Haute Cour de Justice anglaise jusqu'en 1890, deux décisions sont venues quelque peu perturber les milieux judiciaires sur cette question; il s'agit de celles d'abord The Ship American (1140) et ensuite The Steamer Skarp (1141). Dans le premier cas, le juge Mellish du district d'amirauté de la Nouvelle-Ecosse à l'occasion d'une réclamation fondée sur un bris de contrat de charte-partie, se prononça partiellement en faveur d'une demande reconventionnelle de la nature d'une contribution à l'avarie commune; le tout apparaît en conformité des principes juridictionnels alors reconnus puisque cette question était incidente à une réclamation principale différente. Au cours du second toutefois, dans des circonstances similaires, le juge Demers du district d'amirauté de Québec adopta une position différente et déclara ce qui suit:

As to the counter-claim, after examining the authorities of both parties, I arrive at the conclusion that the Court has no jurisdiction in the matter, and though the amount of claim for average has been proved to my satisfaction, I am of opinion that this counter-claim should be dismissed with costs, but without costs of enquete. (1142)

Soucieux de clarifier cette situation plutôt ambiguë créée par le juge Demers alors même que les légistes s'apprêtaient à formuler la Loi sur l'Amirauté, le législateur

-
1140. 1925 R.C.E. 2.
1141. 1932 R.C.E. 212.
1142. Id., p. 218.

fédéral introduisit une disposition expresse au paragraphe

18(3) prévoyant que:

18(3) Par dérogation à toute disposition de la présente loi ou de l'Acte mentionné au paragraphe (2), la Cour a juridiction pour entendre et décider

(c) les réclamations relatives à la contribution moyenne générale.

De ce fait le tribunal canadien possédait en cette matière une compétence plus vaste que son homonyme britannique puisque des procédures pouvaient en tout premier lieu être introduites sous ce chef, sans nécessité de justifier de l'existence d'une réclamation principale distincte: dans The City of Alberni (1143), c'est effectivement ce qui se produisit bien que le demandeur ne réussit point à démontrer le bien fondé de sa prétention.

L'alinéa 22(2)(q) L.C.F. préserve ce même principe en attribuant à la division de première instance compétence en regard de:

any claim in respect of
general average contribution;

toute demande relative à la
contribution à l'avarie com-
mune;

La traduction française différente qui a pu être faite des termes "general average contribution" d'une part par "contribution moyenne générale" en 1934 et "contribution à l'avarie commune" n'apparaît point significative en regard

de la compétence de la cour, et par conséquent la situation demeure inchangée; il ne fait aucun doute cependant que le choix de la dernière expression est plus heureux, car plus conforme au génie de la langue française.

Dans Le navire Executive Venture (1144), la Cour fédérale émit une ordonnance d'inspection d'un navire en prévision d'une demande de contribution à l'avarie commune, et ce préalablement à l'institution de procédures judiciaires sous ce chef de compétence. Compte tenu de cette interprétation libérale, il semblerait que cette compétence puisse s'étendre également aux cautions de caractère consensuel émises en garantie d'un paiement éventuel.

Section 5: Demandes relatives à un contrat
d'assurance maritime.

En Angleterre, la Haute Cour d'Amirauté aussi bien que la division d'amirauté de la Haute Cour jusqu'à ce jour n'ont jamais détenu compétence pour décider des litiges fondés sur un contrat d'assurances maritimes, lesquels devaient obligatoirement être soumis aux tribunaux ordinaires de common law.

Au Canada, ces mêmes principes prévalurent jusqu'en 1971 alors que fut octroyée à la division de première instance de la Cour fédérale compétence en regard de:

22.(2)(r) any claim arising out of or in connection with a contract of marine insurance;

22.(2)(r) toute demande née d'un contrat d'assurance maritime ou y relative;

Bien qu'il n'existe aucune décision jurisprudentielle susceptible d'en décrire précisément le contenu, nous tenterons néanmoins de dégager les principes qui nous apparaissent devoir régir l'exercice de cette juridiction.

La première observation serait à l'effet que cette compétence se limite aux rapports assureur-assuré ou leurs subrogés, puisqu'en utilisant le terme "contrat" le législateur la restreint aux seules parties contractantes; elle ne saurait donc impliquer les tiers.

Par ailleurs cet alinéa s'inscrit sous ce principe général qui qualifie la majorité des autres sujets, c'est-à-dire que cette compétence est concurrente et nullement soustraite à l'attention des tribunaux civils ordinaires.

Les demandes susceptibles d'être adressées à la cour sembleraient de deux natures:

(1) l'inobservance par l'une des parties d'une obligation à laquelle elle s'est engagée et qui compromet l'existence même du lien contractuel. Les sujets les plus fréquents concerneraient le paiement de la prime par l'assuré, la délivrance du contrat par l'assureur, ou l'annulation du contrat par suite de la violation de quelque engagement ou garantie.

(2) Une mésentente entre les parties quant à l'application des termes du contrat, notamment à la suite du refus de l'assureur d'indemniser l'assuré de ses pertes.

La difficulté majeure consistera toutefois, en regard de l'aspect juridictionnel de cette question, dans la

qualification du contrat d'assurance maritime, dans la détermination de sa véritable nature pourqu'il puisse donner lieu à un recours en amirauté. Nous n'oserions nous aventurer en cette sphère sans une connaissance préalable de tout l'éventail des contrats d'assurance pouvant s'appliquer en regard d'une activité maritime, mais nous émettrions néanmoins l'opinion qu'il faille l'entendre dans son sens le plus large possible, sans quoi le législateur aurait employé des termes adéquats pour la restreindre. D'ailleurs l'objet avoué de ces articles n'est-il point d'accroître la compétence de la Cour? Les concepts sous-jacents à l'obtention d'une réponse à cette question demeurent certes ceux "d'aventure maritime" et de "risque maritime" aussi bien en regard du navire, de son fret que de sa cargaison.

Nous regretterions de quitter ce sujet sans souligner notre surprise de constater que le législateur a cru à propos d'attribuer cette compétence à la Cour fédérale alors même que la compétence en matière de contrat d'assurance maritime semble être demeurée l'apanage des législatures provinciales (1145).

Chapitre 2: Matières délictuelles.

A la différence du chapitre précédent, ce troisième

1145. Au printemps 1977, le Service de recherche de la Commission canadienne des transports, Ottawa, publiera une étude intitulée The Marine Insurance Industry in Canada dans laquelle il sera fait état en partie de la question constitutionnelle.

sera consacré à la compétence maritime de la division de première instance en matière délictuelle, c'est-à-dire à ces réclamations en dommages à la suite d'un délit ou quasi-délit. Bien sûr, les lois relatives à la juridiction d'amirauté n'établissent pas cette distinction formelle entre les divers chefs de compétence, mais pour les fins de notre étude cette classification procure l'avantage non négligeable de rendre le sujet plus intelligible. Deux sections seront requises pour en disséquer le contenu suivant la nature du dommage causé ou subi, mais avant tout il importera de s'attarder à l'historique du sujet pour en déterminer l'exacte perspective.

Section 1: Historique en Angleterre.

En conformité de notre méthodologie usuelle; il nous faudra tout à tour aborder la compétence aussi bien inhérente que statutaire de la Haute Cour d'Amirauté, et ses successeurs, en semblable matière.

Paragraphe 1: Compétence inhérente.

Ainsi que la présente étude en a maintes fois fait état, à l'origine la compétence de la Haute Cour d'Amirauté s'étendait à tout ce qui survenait en haute mer (1146). Les

1146. Ce sont dans les termes suivants que Sir Christopher Robinson énonçait inversement les limites de cette compétence dans The Public Opinion, (1832) E.R. Vol. 166, p. 289: "Since The Statutes Ric. II (13 Ric. II, c. 5; 15 Ric. II, c. 3) and of Henry IV (2 Hen. IV, c. 11), it has been strictly held, that the Court of Admiralty cannot exercise jurisdiction, in civil cases, on causes of action arising infra corpus comitatus: ...". Voir aussi ceux du Dr. Lushington dans The Bilbao (1860) E.R. vol. 167, p. 72.

tribunaux de common law tentèrent bien pour leur part de restreindre d'une façon plus considérable l'activité de l'amirauté en matière civile, mais l'adoption des lois réparatrices de 1840 et 1861 devait finalement faire échec à leur objectif. Cependant dans un arrêt anglais de la fin du siècle dernier intitulé The Queen v. The Judge of the City of London Court, Lord Esher indiqua que ce seul critère géographique n'était pas nécessairement suffisant pour asseoir une juridiction d'amirauté:

I come, then, to inquire what the English law is. On what does the jurisdiction of the Admiralty Court depend? It does not depend merely on the fact that something has taken place on the high seas, that it happened there is, no doubt, irrespectively of statute, a necessary condition for the jurisdiction of the Admiralty Court; but there is the further question, what is the subject matter of that which has happened on the high seas? It is not everything which takes place on the high seas which is within the jurisdiction of the Admiralty Court. A third consideration is with regard to whom is the jurisdiction asserted? You have to consider three things -- the locality, the subject matter of complaint, and the person with regard to whom the complaint is made. You must consider all these things in determining whether the Admiralty Court has jurisdiction. (1147)

C'est le second de ces trois postulats qui lui permit par la suite de conclure qu'en matière délictuelle cette compétence inhérente se limitait aux seuls cas de collision survenant entre navires en haute mer. Son opinion s'appuyait notamment sur les propos du Dr. Lushington dans The Ida:

The Court, however, is still further indisposed to exercise jurisdiction on account of the peculiar nature of the act for which the plaintiffs are now trying to render the defendant's ship liable. The Court it must be remembered, has never exercised a general jurisdiction over damage, but over causes of collision only. (1148)

Cependant dans The Sarah ce même juriste avait laissé entendre que tout dommage causé en haute mer par un navire pouvait faire l'objet d'un recours en amirauté:

The court has original jurisdiction, because the matter complained of is a tort committed on the high seas. It is not necessary to refer to any statute; and it is immaterial whether the vessel doing the damage was a sea-going vessel; immaterial also by what means it was navigated. (1149)

Voilà certes deux opinions du Dr. Lushington qui portent à controverse, mais il semblerait qu'en ce premier cas il n'a émis qu'un argument in extremis pour rejeter définitivement la compétence de la cour, les termes "the Court ... is still further indisposed ..." dévoilant tout au moins un tel état d'âme, car ne devait-il pas réaffirmer dans The Volant que "the Court of Admiralty has jurisdiction over the whole subject matter of damage on the high seas ..." (1150)

D'ailleurs l'opinion d'un aussi éminent juriste en droit d'amirauté que le Dr. Robert Phillimore fut au même effet dans The Sylph:

-
1148. E.R. vol. 167, p. 3, à la p. 5 en 1860.
1149. E.R. vol. 167, p. 248, à la p. 249, en 1852.
1150. E.R. vol. 166, p. 616 en 1892.

That this court had originally jurisdiction in such a case as the present, I have no doubt whatever. It is given by the terms of the patent under which I hold my office; and it is clear from the old authorities on the subject that the court had jurisdiction over all torts and injuries done within the ebb and flow of the tide, as well as upon the high seas. (1151)

précisant même que cette compétence englobait le cas de dommages corporels infligés par des capitaines à la suite d'un châtement excessif:

With respect; however, to the particular tort, which is the subject of this suit, it is to be observed, that this court has always had a jurisdiction over personal injuries committed on the high seas, and has entertained actions in personam against captains of merchant vessels for inflicting, while on the high seas, excessive punishment upon seamen. (1152)

Sur ce dernier point, le juge Kay, confrère de Lord Esher, tente bien d'expliquer qu'il s'agissait de l'exercice d'une autorité à caractère disciplinaire (1153), mais alors comment justifier en pareilles circonstances devant la Haute Cour d'Amirauté (1154) et celles de vice amirauté (1155), l'octroi de dommages-intérêts tels qu'il ne s'en attribue que devant les tribunaux civils? Quant à l'attitude de Lord Esher lui-même, elle s'apparente à celle des "common lawyers" des années au cours desquelles eurent lieu les vives luttes inter-

1151. 1867 L.R. 2 A. & E. 24, à la p. 26.

1152. Id., à la p. 27.

1153. Supra n. 1147, Id., aux pp. 310 et 311.

1154. Wood v. Germain, E.R. vol. 167, p. 587 en 1730; The Lawther Castle, E.R. vol. 166, p. 137; The Enchantress, E.R. vol. 166, p. 140.

1155. The Toronto, STUART'S V.-A. R., vol. 1, p. 170.

juridictionnelles anglaises. D'ailleurs pour constater la compétence quasi-illimitée de la Haute Cour d'Amirauté en matière de délit ou quasi-délit (plus communément désignée par l'expression "action en dommages") survenant en haute mer, hors les limites d'un corps de comté, il ne s'agit que de nous en rapporter aux propos du juge Scott dans The Tolten:

Dr. Lushington at one time expressed the view that the Admiralty "cause of damage" was limited in kind to cases of collision between ships; but that view was erroneous, as demonstrated by Lord Herschell in The Zeta (1156) the jurisdiction over the high seas was quite general (1.) whenever anywhere on the "high seas" negligent navigation caused damage with or without collision; (2.) where claims were made by individuals for personal injuries, similarly caused (though not under Lord Campbell's Act until the Maritime Conventions Act, 1911, conferred the right to sue in rem; and so brought our admiralty law into line on that point with Continental law): (3.) For damages similarly caused to property other than a ship, whether movable or immovable, as established in The Veritas (1157). There was never any attempt by the common law courts, even before the Admiralty Court Act, 1840, to prohibit the admiralty court dealing with a "cause of damage" in respect of damages caused in English territorial waters unless the scene lay inside "the body of a county"; and for this purpose the body of a county ended at low water mark, seawards of that boundary was accepted as the exclusive jurisdiction of the Admiral. Every tort on the high seas was within admiralty jurisdiction. The struggle with the common law courts was not about the kind of claim but about the geographical area of admiralty jurisdiction: and then it was only to keep it outside the body of the county that they fought so hard; but they construed that expression geographically as defined not by the limit of territorial waters or by the fauces terrae, but by the line of low water mark. (1158)

1156. 1893 A.C. 480.

1157. L.R. 1901 p. 304.

1158. L.R. 1946 P.D. 135, aux pp. 158 et 159.

Bien plus, Lord Herschell dans The Zeta ne rejette-t-il pas les dicta du Dr. Lushington dans The Robert Plow (1159) et The Ida (1160), préférant à ces dernières The Sarah (1161), et ne laisse-t-il pas planer de nombreux doutes quant au bien fondé de la décision The Queen v. Judge of City of London Court (1162) précitée, le tout pouvant s'illustrer par cette riposte formelle:

...; but it seems certain that the jurisdiction of the Admiralty Court in cases of tort was not confined in practice to these which involved a collision between two ships. (1163)

Malgré ces divergences d'appréciation de l'étendue de la compétence inhérente de la Haute Cour d'Amirauté en matières délictuelles, l'étude de la jurisprudence jointe aux opinions des plus illustres tribunaux anglais permettant à bon droit de conclure que cette compétence s'étendait à tout acte délictuel, de caractère maritime se produisant en haute mer, c'est-à-dire hors les limites d'un corps de comté. Des décisions anciennes révèlent l'exercice de telles prérogatives par la Haute Cour d'Amirauté dans des cas où un navire subit ou occasionna des dommages autrement qu'à l'occasion d'une collision avec un autre navire: en 1663, Clarke v. Scottergood (1164); en 1703, Tills and Munday v. The Mary (1165),

1159. E.R. vol. 167, p. 313 en 1863.

1160. Supra n. 1148, Ibid.

1161. Supra n. 1149, Ibid.

1162. Supra n. 1147, Id., aux pp. 479, 481 et 486.

1163. Id., p. 483.

1164. E.R. vol. 167, p. 556.

1165. E.R. vol. 167, p. 575.

en 1854, The Batavier (1166) et en 1871, The Orient (1167).

Un lecteur imprudent sera peut-être porté à conclure différemment à la lecture de jugements tels ceux de Everard v. Kendall (1168), Robson v. The Owner of the Kate (1169), The Normandy (1170) et The Upcerne (1171), mais il devra noter que tous ces cas se rapportent à des décisions relatives à la juridiction statutaire en amirauté des cours de comté dont le statut en la matière ne s'apparente nullement à celui de la Haute Cour anglaise ou des cours canadiennes d'amirauté.

Paragraphe 2: Compétence statutaire.

Plus tard, chacune des lois de 1840 et 1861 contenait une disposition dont le résultat était d'une part de confirmer la compétence inhérente de la cour sur les sujets de réclamation originant en haute mer et d'autre part de l'étendre aux cas susceptibles de se produire dans les limites d'un corps de comté. Dans le premier cas il s'agissait de l'article VI qui statuait que "... the High Court of Admiralty shall have jurisdiction to decide all claims and demands whatsoever in the nature of ... damage received by any ship or sea-going vessel ..." et dans le second l'article 7 qui étendait cette compétence "... over any claim for damage done by any ship".

1166. E.R. vol. 14, p. 305 et E.R. vol. 164, p. 218.

1167. E.R. vol. 17, p. 241.

1168. 5 C. Pleas 428.

1169. 21 Q.B.D. 13 en 1888.

1170. 1904 P.D. 187.

1171. 1912 P.D. 160.

En effet, pour Lord Herschell, c'est cette double impression qui se dégage de la lecture de ces articles (1172), bien que nous croyons que l'expression "by any ship" soit plus restrictive lorsque uniquement appliquée à la compétence inhérente de la Cour, c'est-à-dire qu'elle ne vise que les cas où le navire est directement la source ou l'objet du dommage, et non le simple lieu de survenance d'un délit viz. cas d'assaut personnel en haute mer par le capitaine ou de dommages subis sur un navire. (1173).

La tentative du Dr. Lushington d'entendre l'expression "damage" comme désignant les seuls cas de "collision" dans The Robert Plow (1174) et The Malvina (1175), bien qu'en ce dernier il ait à juste titre affirmé que cette compétence s'étendait aux cas survenant dans les corps de comté, devait définitivement avorter après la décision du House of Lords dans The Zeta:

It is enough to say that the proposition that the Act of 1861 applies to damage done by a ship to persons and things other than ships has been well established by many authorities, the correctness of which I see no reason to question. (1176)

1172. The Zeta, supra n. 1156, Id., aux pp. 484, 485 et 486.

1173. Cette dernière possibilité sera étudiée plus en détail ultérieurement dans notre étude.

1174. Supra n. 1159, Ibid.

1175. E.R. vol. 167, p. 224 en 1862. Aussi vraisemblable que cela puisse sembler, c'est au cours de cette même décision qu'il affirma que l'article 7 de la loi de 1861 donnait à cette cour "the utmost jurisdiction".

1176. Supra n. 1159, Id., p. 478.

puisque en effet "collision" ne s'étendait que des cas où des navires venaient physiquement en contact et que des dommages en résultaient (1177).

Un des faits significatifs des années postérieures à 1840 fut qu'au cours de nombreuses décisions des juristes, en discertant sur la juridiction d'amirauté en matière de dommages, tentèrent d'une part d'établir une distinction entre les cas de dommages en général et ceux de collision en particulier, et d'autre part de décrire le genre de véhicule maritime sujet à l'exercice de cette juridiction. Préalablement à cette date, ils ne s'étaient point attardés à ces deux questions particulières, mais l'introduction de nouveaux concepts législatifs en vue d'une compétence accrue devait les inciter à en faire un usage minutieux pour tenter en quelque sorte de limiter à un strict minimum l'intervention de la cour d'amirauté, même à l'égard de cas où autrefois rien n'aurait suggéré qu'il ait eu défaut de compétence; dès lors les objections à la juridiction se firent de plus en plus fréquentes. Aussi l'octroi aux cours de comté d'une certaine compétence en cette matière par tradition réservées aux organismes de l'Amirauté, ne fut point étranger à ce phénomène.

Alors qu'auparavant lors d'actions en dommages seul le lieu de l'évènement déterminait la compétence de la Cour, maintenant surgit, vu l'introduction du terme

1177. Supra n. 1168, Id., p. 432 par Sir Montague Smith.

"collision" dans les "county courts Admiralty jurisdiction acts" de 1868 et 1869 et de "ship", "vessel" ou "sea-going vessel" dans les lois de 1840 et 1861, la tentation de distinguer dans quel genre d'action ou de dommages survenus en haute mer la Haute Cour d'Amirauté était habilitée à intervenir et en regard de quel genre ou sorte de navires. Pour s'en rendre compte, il ne faut que s'attarder aux affaires précitées de Everard v. Kendall, Robson v. The Owner of the Kate, The Queen v. Judge of the City of London Court, The Gasfloat Whitton No. 2, The Upcerne, et de bien d'autres.

Il ne faudrait toutefois pas se laisser prendre au piège et conclure que toutes ces décisions affectent de près ou de loin le contenu de la compétence d'amirauté de la Haute Cour, et ce vu l'existence des règles d'interprétation suivantes:

1. Les lois anglaises de 1840 et 1861, pas plus que celle qui sera adoptée en 1921, ne déterminent en aucune façon le contenu exhaustif de la compétence inhérente en amirauté de la Haute Cour.
2. Les principes particuliers introduits dans ces mêmes lois n'affectent que la compétence statutaire en amirauté de la Haute Cour.
3. Les lois relatives à la juridiction d'amirauté des cours de comté ne sauraient en aucune façon affecter le statut de la Haute Cour en pareille matière.

Aussi quelles furent donc ces catégories d'actions que put entendre la Haute Cour après l'adoption des lois successives de 1840 et 1861 qui étendirent notamment sa compétence aux cas survenant dans les limites d'un corps de comté?

Dans la première catégorie relative aux dommages subis par un navire (en anglais "ship or sea-going vessel", c'est-à-dire un navire construit de façon à pouvoir aller en haute mer et non propulsé uniquement par des rames (1178)), les actions découlant des actes suivants ont pu lui être soumises:

1. dommages subis à l'occasion d'un échouement à un poste d'amarrage: The Lidskja (1179), The Moorcock (1180), The Eearn (1181), The Empress (1182) et The Grit (1183).
2. dommages que s'inflige un navire par suite de la navigation fautive d'un autre navire, et bien qu'il n'y ait pas eu collision: The Industry (1184) et The Port Victoria (1185).
3. dommages subis par un navire en dérive après que ses amarres eurent lâché en conséquence à la faute des autorités portuaires: The Quercus (1186).
4. dommages subis par un navire en frappant l'épave d'un autre navire: The Snark (1187).

Quant à la seconde catégorie relative à quelque dommage causé par un navire, le terme "navire" désignant suivant le

-
1178. The Bilbao, supra n. 1146.
1179. E.R. vol. 166, p. 1050, en 1856.
1180. 1889 L.J.R. (n.s.) vol. 58, Adm. 73.
1181. 1906 P.D. 48.
1182. 1923 P.D. 96.
1183. L.R. 1924 P.D. 246.
1184. 1871 L.J.R. (n.s.) vol. 40, Adm. p. 26 où nous pouvons lire ce qui suit: "If through the negligence or misconduct of those on board the vessel another vessel received or does damage, the owner of the wrong-doing vessel would be liable in the Court of Admiralty for the damage eventhough there was no collision between the vessels".
1185. 1902 L.J.R. (n.s.) vol. 71 Adm. p: 36.
1186. L.R. 1943 P.D. 96.
1187. 1899 L.J.R. vol. 68 P.C. Adm. 22 et 1900 L.J.R. vol. 69 P.C. Adm. 41.

deuxième article d'interprétation de la loi de 1861 "any description of vessel used in navigation not propelled by oars" (1188), elle envisageait des sujets aussi variés et en des lieux aussi divers que les suivants:

1. action judiciaire contre un remorqueur dont la faute entraîna une collision entre le navire (ou barge) touché et un autre navire: The Nightwatch (1189).
2. dommages par suite d'une collision entre deux navires britanniques dans des eaux étrangères (1190), et même lorsqu'il ne s'agit que d'étrangers (1191).
3. dommages par un navire à des structures fixes telles un brise-lames (1192), un quai (1193) ou une jetée (1194), y compris dans un pays étranger (1195).
4. dommages causés à un navire par la vague d'un autre navire sans qu'il y ait eu contact physique direct entre les deux bâtiments: The Batavier (1196).
5. dommages causés par un navire à un cable sous-marin: The Clara Killam (1197).

1188. Suivant la décision The Amerika, un sous-marin répond à cette définition: 1914 P.D. 167 et 1917 A.C. 38.

1189. E.R. vol. 167, p. 244.

1190: The Diana, E.R. vol. 167, p. 243 en 1862 où le Dr. Lushington précisa que l'article 7 devait recevoir le sens le plus large possible. Dans The Griefswal, E.R. vol. 166, p. 1200, en 1859, la situation était identique sauf que l'un des navires était prussien.

1191. The Courier, E.R. vol. 167, p. 244, 1862, dérogeant ainsi à The Ida, E.R. vol. 167, p. 3 en 1860.

1192. The Excelsior, 2 A. & E. 268.

1193. The Calliope, 14 P.D. 138 et 1891 A.C. 11; The Martyn, 1926 P.D. 46, 1927 P.D. 25 et 1928 A.C. 51.

1194. The Boucau, 1909 P.D. 163.

1195. The Tolten, 1946 P.D. 135.

1196. Supra n. 1166, Ibid.

1197. 1870 3 A. & E. 161.

6. dommages causés à un lit d'huitres lors d'un échouement: The Swift (1198) et The Bien (1199).
7. Dans The Chr. Knudsen (1200), la cour permit qu'on puisse réclamer sous ce chef de compétence les dépenses encourues pour l'enlèvement de l'épave ou de la structure d'une barge, puisqu'il s'agissait bien de dommages causés par un navire, i.e. consécutifs à son exploitation fautive.

De même il fut décidé dans The Sylph en 1867 (1201) et The Beta en 1869 (1202) que ces actions pouvaient aussi bien être instituées pour dommages aux biens qu'à la personne, car disait Lord Romilly en ce dernier cas, les dispositions de l'article 7 de la loi de 1861 "... clearly include every possible kind of damage" (1203). Toutefois une action in rem sous l'empire du Lord Cambell's Act ne pouvait être maintenu puisque les représentants personnels du défunt n'étaient autorisés qu'à diriger une action à l'endroit de la personne, et non de la chose, responsable du délit (1204); cette dernière règle devait toutefois être modifiée par l'adoption du Maritime Convention Act (1205) puisque l'article 5 stipulait que:

Any enactment which confers on any court of Admiralty jurisdiction in respect of damage shall have effect as though references to such damage included references to damages for loss of life or personal injury, and accordingly proceedings in respect of such damages may be brought in rem as in personam.

-
1198. 1901 P.D. 168.
1199. 1911 P.D. 40.
1200. 1932 P.D. 154.
1201. 2 A. & E. 24.
1202. E.R. vol. 16, p. 647.
1203. Id., p. 648.
1204. The Vera Cruz, 1884, 10 A.C. 59 et The Bernina 1888
13 A.C. 1.
1205. 1 - 2 Geo. 5, c. 57 (Imp.).

Une importante réserve quant à l'exercice de cette compétence en vertu de l'article 7 de la loi de 1861 apparut dans The Theta (1206) alors qu'il fut décidé que la cour ne pouvait intervenir dans les cas où des dommages étaient subis par une personne à bord d'un navire, soit par suite d'un vice de construction ou d'un défaut ou défectuosité de l'équipement, sans que le navire n'ait contribué d'une façon active, puisque dès lors il ne s'agissait plus d'un dommage causé par un navire, mais plutôt sur un navire, l'emphase étant mise sur l'expression "on board a ship" par opposition à "by a ship". De même dans The Rigel (1207), le tribunal ne put allouer les dommages résultant d'un choc nerveux causé par l'apparition subite d'un navire surgissant de la brume immédiatement avant une collision, car ce dommage n'était pas consécutif à l'accident lui-même et par conséquent non causé par le navire lui-même. Mis à part peut-être le bien fondé de cette distinction à la lumière de la compétence statutaire de la cour, nous ne comprenons, que difficilement comment un tel chef de réclamation n'ait point été admis en vertu de sa compétence inhérente lorsque ce délit ou quasi-délit survenait en haute mer, hors les limites d'un corps de comté. Il ne fait aucun doute dans notre esprit que cette attitude était le résultat d'un long processus évolutif par lequel les juristes restreignirent l'activité du tribunal aux litiges d'un carac-

1206. 1894 P.D. 284; voir aussi The Beta, 2 P.C. App. 447, The Sylph, 2 A. & E. 24 et The Vera Cruz, supra n. 1204.
1207. 1912 P.D. 99.

tère strictement maritime, et non plus nécessairement dont le scénario se déroulait en mer.

En conclusion de l'étude de cette période, il apparaîtrait certes intéressant de savoir la raison pour laquelle le Parlement britannique procéda en deux étapes distinctes (cf. 1840 et 1861) pour attribuer cette compétence accrue à la Haute Cour d'Amirauté en matière délictuelle et connaître de même toute l'étendue de cette compétence. Ces explications, c'est le juge Bateson qui nous les procure dans The Minerva, une action découlant de dommages subis par un navire et causés par un autre, ce qui démontre que l'exercice d'une compétence peut avoir un double fondement, lors du transbordement de l'un à l'autre d'un élévateur à l'aide de la grue de l'un d'eux:

I think the reason why the old Admiralty Court Act of 1840, confined as it was to damage received, and amended by the Act of 1861 to include damage done, was passed was because it was thought right to preserve all the old jurisdiction, and extend it to cases within the body of a county which would have been within the jurisdiction if occurring on the high seas. If on the high seas a mast or a jibboom had fallen on another ship no question could have arisen as to the jurisdiction in rem and the right to arrest the ship. Nowadays, such an accident might easily happen in refuelling a ship at sea. In this case there was damage received by parts of one ship through the failure of a part of another ship to act properly in the hands of the defendant's servants. (1208)

Le Supreme Court of Judicature (Consolidation) Act

de 1925 préserva en substance toute la compétence délictuelle antérieure de la cour ainsi qu'en font foi les trois dispositions suivantes:

1. art. 22(1)(a)(iii): "any claim for damage received by a ship, whether received within the body of a county or on the high seas".

Il s'agit en l'occurrence presque du même texte que celui de 1840 sauf d'une part l'omission du terme "sea-going vessel" et d'autre part l'ajouté quant au lieu de survenance de l'évènement; quant à cette dernière mention, elle nous apparaît superflue puisqu'une telle interprétation avait été retenue dans The Zeta (1209)

2. art. 22(1)(a)(iv): "any claim for damage done by a ship" qui était intégralement, à l'exception de la substitution de "any" par "a ship", la formulation de la loi de 1861.

3. art. 22(1)(b): "any other jurisdiction formerly vested in the High Court of Admiralty", disposition qui, comme nous l'avons souvent mentionné, préservait la compétence inhérente d'amirauté.

Cependant le paragraphe 22(2) apporta une précision additionnelle en édictant que "... claims for damage shall be construed as extending to claims for loss of life or personal injuries". En regard des dommages à la personne, il en avait été décidé ainsi dans The Sylph et The Beta (1210), mais quant aux dommages par suite de la perte de la vie, il s'agissait du même ajouté que celle dont faisait état le Maritime Convention Act de 1911.

1209. Supra n. 1156.

1210. Supra p. 518.

La compétence d'un caractère nouveau introduite par cette loi de 1925 est sans contredit celle contenue au sous-alinéa 22(1)(a)(XII)(3) en regard des marchandises transportées dans un navire et prévoyant que la juridiction d'amirauté engloberait dorénavant "any claim in tort in respect of goods carried in a ship", car en effet elle pouvait exister indépendamment de tout dommage qu'aurait pu causer ou subir le navire lui-même. Bien qu'en apparence l'article 6 de la loi de 1861 (1211) semblait avoir une portée semblable, il n'en était rien car en ce dernier cas la compétence de la cour était assujettie à l'existence de plusieurs conditions dont il fut précédemment fait état i.e. (1) existence d'un lien contractuel préalable entre l'expéditeur et le transporteur, (2) faute du transporteur ou de ses préposés et (3) marchandises transportées en Angleterre ou au pays de Galles. Par ailleurs dans tous les autres cas une action en dommages pour avaries aux marchandises devait découler d'un dommage causé ou subi par le navire lui-même. Dorénavant la situation était modifiée puisque toute "réclamation pour dommage relativement à des marchandises transportées dans un navire" devenait permise indépendamment de leur destination, des ententes contractuelles dont elles avaient pu faire l'objet et de l'incident à l'origine des dommages.

1211. Supra p. 474.

En dernière analyse il semble évident que l'intervention de l'Amirauté en matière délictuelle se soit avérée moins ardue qu'en matière contractuelle pour l'évidente raison qu'en ce domaine les juristes de droit commun eurent moins l'occasion de faire valoir les raffinements de leurs théories juridiques. En effet l'ensemble de ces réclamations prenait en grande partie leur origine là même où la Haute Cour d'Amirauté jouissait d'une compétence immémoriale et presque incontestée en plus de mettre en cause des intérêts indiscutablement maritimes.

Section 2: situation canadienne.

Les modifications introduites par la Loi sur la Cour fédérale en matière délictuelle apparaissent d'un caractère mineur puisque le législateur d'une part n'a fait que reformuler et expliciter le contenu de la compétence antérieure et d'autre part ajouter quelques autres sujets connexes dont le défaut de compétence avait été mis en évidence par la jurisprudence des années précédentes. Ainsi qu'on le constatera, pour des motifs constitutionnels, le Parlement aurait jugé plus prudent de se limiter au concept d'activité ou d'exploitation maritime pour circonscrire ce champ juridictionnel; il s'agissait en effet de ne point s'immiscer d'une façon indue dans la sphère juridictionnelle des tribunaux de droit commun. D'une façon analogue à l'étude de la période précédente, les cas de dommages causés et subis par un navire, suivant une classification très générique, retiendront successivement notre attention, après quoi nous nous attarderons successivement aux cas de cargaisons et ceux des personnes.

Paragraphe 1: Dommages causés par un navire.

Sous le système des cours de vice-amirauté, cette compétence maritime s'identifiait théoriquement à celle de la Haute Cour d'Amirauté puisque ce sont les prérogatives de cette dernière qui leur étaient déléguées (1212). Par ailleurs le paragraphe 10(6) du Vice Admiralty Court Act, 1863, statuait que cette compétence s'étendrait dorénavant aux "claims for damage done by any ship", soit une disposition similaire à celle de la loi de 1861 mais aucune autre ne s'apparentait à celle de la loi de 1840; quant à toute autre compétence antérieure en matière délictuelle, les articles 12 et 13 la préservaient. En 1891 la Cour de l'Echiquier du Canada, en sa qualité de cour coloniale d'amirauté, hérita d'une compétence similaire à celle dont jouissait la Haute Cour de Justice en Angleterre à pareille époque; cependant les changements auxquels on précéda en 1920 outre mer n'affectèrent point les tribunaux coloniaux (1213). Le Parlement canadien en adoptant la Loi sur l'Amirauté de 1934 remédiait à cette situation et identifia de nouveau la compétence de la cour canadienne en matière délictuelle à celle de son

1212. Dans The Wavelet (1867 STUART's V.-A. R. vol. 2, p. 354 à la p. 359), ce principe fut reconnu par le juge Young d'Halifax. Voir aussi The Lady Aylmer, STUART's V.-A. R., vol. 1, p. 213, i.e. en 1838 par le juge Henry Black.

1213. Supra n. 472.

homologue britannique dans ses attributs inhérents et statutaires; la seule divergence notable provenait de l'introduction et de la structuration des paragraphes 18(3) et (4) dont les effets ont été précédemment soulignés (1214). Une liste sommaire de la jurisprudence canadienne nous révélera les situations les plus diverses qui donnent droit à un recours en amirauté, en omettant sciemment les nombreux cas de collision ou d'abordage dont pullulent les rapports judiciaires.

Dans cette catégorie des "dommages causés par un navire", la même distinction que celle utilisée lors de l'étude de la jurisprudence anglaise sera retenue, à savoir d'une part les dommages découlant d'un contact physique par le navire et d'autre part les dommages indirects à la suite de son exploitation fautive.

La première catégorie englobe les cas de dommages suivants:

- 1) à des cables submergés (1214a);
- 2) à des conduites d'eau et oléoducs submergés (1214b);

1214. Supra p. 201 et ss.

1214a. The Rapid: 1897 - 5 R.C.E. 413; The Prince Albert: 1927 R.C.E. 44, et The Peterborough: 1952 R.C.E. 462.

1214b. The Sparrows Point: 1950 R.C.E. 279 et 1951 R.C.S. 396; The Scott Misener: 1962 R.C.E. 441, et Canadian Brine Ltd. v. National Sand Co., 1963 R.C.E. 31.

- 3) à des quais (1214c); et
- 4) à des ponts (1214d).

Dans le cas précité de Macmillan Bloedel Co. Ltd. (1215), il fut décidé qu'il importait peu que la source du dommage provienne des actes d'un tiers détenant un certain contrôle momentané sur le navire, plutôt que son équipage, car en autant que le navire était la cause effective du dommage, le tribunal détenait compétence; cette interprétation s'inspire et s'appuie en grande partie sur la nature de la compétence inhérente de la Haute Cour d'Amirauté. Cependant l'affaire du Navire Amédée T (1216) mit en évidence la nécessité que ces dommages découlent de l'exploitation d'un navire; dans ce cas la cour se déclara incompétente du fait que l'acte incriminé provenait de la conduite personnelle de certains membres d'un

-
- 1214c. The Boden: 1903 - 8 R.C.E. 343; Canada SS Lines Ltd. v. Canadian Northern Railway: 1923 R.C.E. 184; The Roman Prince: 1924 R.C.E. 93; The Sir John Crosbie: 1967 - 2 R.C.E. 94; Macmillan Bloedel Co. Ltd.:
Supra n. 552, Ibid.
- 1214d. The Waldingham: 1925 R.C.E. 85; The Ensenada: 1952 R.C.E. 61; The Eurona: 1930 R.C.E. 38; The Moagen: 1915 - 21 D.L.R. 73; The Sparrows Point: 1951 - 2 D.L.R. 785.
1215. Supra n. 552.
1216. 1924 R.C.E. 204.

équipage qui n'agissaient pas en cette qualité et qui avaient volontairement coupé les amarres d'un navire à quai, lequel lors de sa dérive subit de sérieux dommages (1217).

Quant à la seconde catégorie, elle s'illustre par les cas suivants:

- 1) Dommages résultant du fait qu'un navire se soit accaparé du poste d'amarrage d'un autre navire en conséquence de quoi ce dernier fut forcé d'effectuer des manoeuvres qui lui furent préjudiciables (1217a);
- 2) Actes de mauvaise navigation obligeant un autre navire à effectuer des manoeuvres dangereuses lui occasionnant des dommages (1217b);
- 3) Dommages occasionnés par des remorqueurs aux navires ou barges toués, ou à des objets avec lesquels ces derniers viennent en contact par suite de leurs manoeuvres fautives (1217c);

1217. On ne fit point état dans cette affaire de la possibilité d'invoquer un autre chef de compétence, tel celui de "dommages subis par un navire", mais alors l'action judiciaire aurait dû être personnelle plutôt que réelle puisque l'autre navire n'avait commis aucune faute, mais seulement les membres de son équipage n'agissant pas dans le cadre de leurs fonctions usuelles et normales.

1217a. The E. Mayfield: 1913 - 14 R.C.E. 331; The Rio Cosma: 1935 R.C.E. 123.

1217b. The Waldemar Peters: 1957 R.C.E. 254; Canada SS Lines Ltd. v. Montreal Transportation Co. Ltd.: 1918 - 18 R.C.E. 354; The Newbrundoc: 1942 - 2 D.L.R. 253.

1217c. The Senator Jansen: 1921 - 19 R.C.E. 105; The M.F. Whalen: 1921 - 21 R.C.E. 99; Canada SS Lines Ltd. v. Montreal Trust Co.: 1940 - 1 D.L.R. 792; Anglo Canadian Timber Product Ltd. v. Gulf of Georgia Towing Co. Ltd. et al.: 1966 R.C.E. 653.

- 4) Dommages consécutifs aux vagues provoquées par un navire (1217d);
- 5) Dommages dus au fait d'avoir déversé de l'huile dans l'eau:
 - a) à un lit d'huître (1217e); et
 - b) aux filets d'un pêcheur (1217f);
- 6) Dommages résultant du déversement d'eau provenant de la pompe d'un navire dans une barge, laquelle en raison de ce poids additionnel sombra (1217g).

Il ressort donc de toutes ces décisions que la compétence de la cour d'amirauté canadienne sous le titre de "dommages causés par un navire" soit très vaste. Les principes essentiels à y être observés furent résumés par le juge Demers du district d'amirauté de Québec en ces termes:

It seems that damage by a ship means done by those in charge of a ship, with the ship as the noxious instrument.

These words do not mean that the ship must come in contact with the thing damaged; a ship may be responsible for its excessive waves.

1217d. The M.S. Steelmotor: 1925 R.C.E. 147; Ralph Perri-
gove v. B.C. Ferry Authority: 1966 R.C.E. 744.

1217e. The Thorshavn: 1935 R.C.E. 120.

1217f. The Ionian Leader: 1950 R.C.E. 427.

1217g. George Hall Coal and Shipping Corp. v. C.P.R., 1925
R.C.E. 70.

I am of opinion also that when we speak of damages by a thing, we do not mean necessarily a damage caused by the whole body. We include damage by a part of that body.

Therefore, damages caused by the fires of a ship or by her pumps are damages by the ship.
(1218)

La distinction tracée originairement par la jurisprudence anglaise entre des dommages causés "par un navire" et ceux survenus "à bord d'un navire" reçut une reconnaissance officielle au Canada dans diverses décisions, n'autorisant ainsi l'intervention du tribunal que dans les cas où le navire fut la "cause active" du dommage. Dans The Barge Neosko (1219), un marin qui trébucha sur un amas de cordage étendu sur le pont ne put faire valoir sa réclamation en amirauté. Dans The Nederland (1220), un arrimeur qui subit des blessures en tombant dans la cale d'un navire connut les mêmes déboires; il en fut récemment de même pour une dame qui tomba du siège qu'elle occupait dans la bibliothèque d'un navire (1221). Dans The Baron Carnegie (1222), il fut établi que le fait pour un pilote de perdre pied en escaladant une échelle donnant accès au pont du navire et de tomber à la mer ne constituait pas un dommage causé par un navire.

-
1218. The Thorshaun, 1935 R.C.E. 120, à la p. 122.
1219. 1919 - 19 R.C.E. 1.
1220. 1909 - 12 R.C.E. 252.
1221. Annie Weiss Sternberg v. Home Lines Inc., 1960 R.C.E. 218.
1222. 1943 R.C.E. 163.

Par ailleurs il est intéressant de noter qu'en 1899 une action instituée par un ingénieur qui subit des blessures en conséquence du bris d'une soupape d'une conduite d'eau fut accueillie par une cour de vice-amirauté, le navire ayant été en ce cas la "causa causaus" du dommage (1223).

En ignorant une compétence inhérente exercée à maintes reprises par la Haute Cour d'Amirauté (1224), en 1920 la Cour de l'Echiquier dans The Calimeris (1225) refusa d'exercer sa juridiction dans une action pour dommages résultant d'un assault par le capitaine sur la personne d'une femme membre de son équipage.

Le juge Wells du district d'amirauté d'Ontario dans The Robert C. Norton précisa en s'inspirant The Minerva (1226), et croyons-nous d'une façon fort à propos, que pour que la cour soit compétente, les dommages devaient résulter des opérations et de la navigation même du navire, et non de circonstances ou d'actes qui leur sont étrangers:

It is to be observed that in all these cases it is some use or action of the ship in the course of its operation and navigation as a ship which must be the cause of the damage.
(1227)

-
1223. The Duart Castle, 1899 - 6 R.C.E. 387.
1224. Supra p. 509.
1225. 1921 - 20 R.C.E. 331.
1226. Supra n. 1208.
1227. 1964 R.C.E. 488, à la p. 503.

Ainsi décida-t-il que les dommages à un quai résultant de la trop forte charge constituée par des pièces lourdes déchargées par un navire ne pouvait permettre un recours en amirauté, puisqu'aucun acte d'activité ou d'exploitation maritime n'en était la cause. Quant à l'arrêt Macmillan Bloedel Ltd. et al (1228), il fit ressortir qu'il n'était point nécessaire pour se prévaloir d'un tel recours de mettre en cause le navire ou ses propriétaires, mais que la condition essentielle consistait à établir que le navire avait été l'instrument du dommage.

Finalement quant aux actions consécutives à des dommages personnels et résultant de perte de vie, il faut s'en remettre au second paragraphe de l'article 22 de l'Annexe A de la Loi sur l'Amirauté de 1934 qui établissait ce qui suit:

Les dispositions de l'alinéa a) du paragraphe (1) du présent article [lequel déterminait les principaux domaines de compétence de la cour], qui confèrent à la Haute Cour d'Amirauté juridiction (1229) en matière de réclamations pour dommage, doivent s'interpréter comme s'étendant aux demandes d'indemnité en cas de perte de vie ou de blessures corporelles.

Cette disposition fut rigoureusement observée dans Mary McLeod v. The Ontario-Minnesota Pulp and Paper Co. Ltd. and Gordon K. Gage (1230) alors que des procédures furent

1228. Supra n. 552; Ibid.

1229. Une traduction plus fidèle aurait dû se lire ainsi: "... qui confèrent à la Haute Cour juridiction d'amirauté ...".

1230. 1955 R.C.E. 344.

instituées en amirauté à la suite de la noyade d'un passager d'un petit navire qui heurta une estacade flottante de bois.

Par ailleurs l'année suivante le juge Smith du district d'amirauté de la Colombie Britannique laissa clairement entendre dans The Giovanni Amendola (1231) que même en faisant abstraction de cette disposition, il était possible d'atteindre une conclusion similaire. En effet, si on considère qu'avant 1934 la Cour de l'Echiquier ne pouvait pour déterminer sa compétence recourir au texte anglais du Supreme Court of Judicature (Consolidation) Act, 1925, comment donc pouvait-on arriver à une conclusion similaire sans croire que ce nouveau texte législatif répétait simplement un principe déjà existant? Le juge Smith le démontre de la façon suivante:

1. Référant à une opinion émise dans la décision anglaise The Molière (1232), il croit que la compétence inhérente en amirauté n'englobe pas les dommages personnels (1233).
2. En second lieu, il établit que la compétence statutaire du tribunal acquise en 1861 pour les "dommages causés par un navire" est d'une formulation assez large pour englober les cas de dommages personnels.
3. Troisièmement, il indique que le Lord Cambell's Act permet l'institution par ses ayants-droits d'une action in per-

1231. 1956 R.C.E. 55.

1232. 1925 P.D. 27, à la p. 31.

1233. Nous nous permettons de mettre en doute le bien-fondé de cette affirmation pour des raisons dont le lecteur a déjà pu prendre connaissance.

sonam en amirauté au cas de décès d'une personne, ce qui était prohibé auparavant devant toute cour.

4. Enfin le Maritime Convention Act anglais de 1911 autorisa une action in rem contre le navire dans ces mêmes cas de décès et à l'appui de son affirmation il réfère aux trois décisions suivantes: The Caliph (1234), The Kwasind (1235) et The Espano-
leto (1236).

Par la suite il démontre que la situation juridique au Canada devait être la même puisqu'en vertu du Colonial Courts Act de 1891 la compétence de la Cour de l'Échiquier devint similaire à celle de son partenaire britannique et que le Parlement canadien adopta lui-même en 1914 son Maritime Convention Act (1237), en substance identique à celui de la Grande Bretagne, et dont la disposition pertinente devint plus tard l'article 726 de la Loi sur la marine marchande du Canada de 1952; force nous est d'apprécier la valeur de son raisonnement et d'en partager la conclusion. C'est pourquoi il rejeta si fermement la décision The Catala (1238) qu'il dit être une mauvaise appréciation de la jurisprudence de l'époque, et reprocha au juge qui siégea dans The Baron Carnegie (1239) de s'être senti lié par cette dernière même après l'explicitation du con-

-
- | | |
|-------|-------------------------|
| 1234. | 1912 P.D. 213. |
| 1235. | 1915 - 84 L.J. Ad. 102. |
| 1236. | 1920 P.D. 223. |
| 1237. | 1914 S.C. c. 13. |
| 1238. | 1928 R.C.E. 83. |
| 1239. | 1943 R.C.E. 163. |

tenu de cette compétence dans la loi canadienne de 1934. Par ailleurs l'affaire The Arctic Prowler (1240) serait fidèle aux principes juridiques qui devaient alors prévaloir, de même que celle précitée de Mary McLeod v. The Ontario-Minnesota Pulp and Paper Co. Ltd. and Gordon K. Gage (1241).

L'alinéa 22(2)(d) de la Loi sur la Cour fédérale établit que la compétence de la division de première instance s'étendra à:

any claim for damage or for loss of life or personal injury caused by a ship either in collision or otherwise;

Toute demande pour avaries ou pour perte de vie ou pour blessures corporelles causées directement ou indirectement par un navire soit par collision soit autrement;

Il s'agit en substance de la reprise de l'alinéa 22(1)(a)(IV) de l'Annexe de la loi de 1934, laquelle s'inspirait par ailleurs de l'article 7 de la loi anglaise de 1861, à la différence toutefois que dans le texte anglais le terme "caused" remplace celui de "done"; l'avantage de cette dernière modification serait à notre avis de mettre encore plus en évidence la nécessité du lien de causalité et de la contribution active du navire aux dommages, et par ce fait même étendre l'envergure de cette catégorie de réclamation pour englober ces cas où, à la différence des faits qui ont donné lieu à la

1240. 1953 - 32 R.P.R. 220.

1241. Supra n. 1230.

1242. 1974 - 3 All. E.R. 307, à la p. 315.

récente affaire anglaise The Eschersheim (1242), le navire n'est pas l'instrument immédiat, mais plus lointain ou distant. Bien qu'il faille admettre que cet argument ne soit pas déterminant, il demeure néanmoins que la présence des termes "directement ou indirectement" au texte français, mais non dans la version anglaise, semble renforcer cette proposition. Il avait été aussi établi que les dommages résultant en perte de vie ou blessures corporelles provenant de cette même source pouvaient faire l'objet d'un recours en amirauté; le nouveau texte législatif a le mérite de l'explicitier.

De plus il y est spécifié que ces dommages peuvent originer soit d'une collision, soit autrement, ce dont avait antérieurement fait état la jurisprudence. Il est à noter que traditionnellement le terme "collision" désignait en droit d'amirauté ces cas où deux ou plusieurs navires ou leurs apparaux, venaient en contact physique (1243), mais que pour les fins de la loi à l'étude le paragraphe 43(8) lui attribue un sens particulier:

In this Act, an action for collision includes an action for damage caused by one or more ships to another ship or ships or to property or persons on board another ship or ships as a result of carrying out or omitting to carry out a manoeuvre, or

Dans la présente loi, une action pour collision s'entend notamment d'une action pour dommages causés par un ou plusieurs navires à un ou plusieurs autres navires ou à des biens ou personnes à bord d'un ou plusieurs autres navires par suite de

1243. Everard v. Kendall, supra n. 1168; The Normandy, 1904 P.D. 187; The Upcerne, 1912 P.D. 160; Garland Steamship Co. and Leblanc v. Rex, 1960 - 1 Lloyd's Rep. 388.

as a result of non-compliance with law, even though there has been no actual collision.

l'exécution ou de l'inexécution d'une manœuvre, ou par suite de l'inobservation du droit, même s'il n'y a pas eu effectivement collision.

L'originalité de cette disposition provient du fait qu'on pourra dorénavant qualifier "d'action pour collision" les actions suivantes, même s'il n'y a pas eu effectivement collision:

1. Action en dommages causés par un ou plusieurs navires à un ou plusieurs navires, lors même qu'il n'y aurait pas eu contact physique;
2. Action en dommages causés par un ou plusieurs navires à des biens ou personnes à bord d'un ou plusieurs navires, sans nécessairement que le ou les autres navires n'aient subi eux-mêmes des dommages.

Néanmoins les dommages devront résulter d'un délit ou quasi-délit dont la cause est:

1. l'exécution ou l'inexécution d'une manœuvre ou,
2. par suite de l'inobservation du droit.

L'utilité de cette nouvelle disposition peut à première vue paraître futile en regard du langage très large de l'alinéa 22(2)(d), mais il en est tout autrement en regard des paragraphes 43(4), (5) et (6) qui statuent successivement ce qui suit:

(4) No action in personam may be commenced in Canada for a collision between ships unless

(a) the defendant is a person who has a residence or place of business in Canada;

(b) the cause of action arose within the territorial, internal or other waters of Canada; or

(c) the parties have agreed that the Court is to have jurisdiction.

(5) Subsection (4) does not apply to a counterclaim or an action for a collision, in respect of which some other action has already been commenced in the Court.

(6) Where an action for a collision between ships has been commenced outside Canada, an action shall not be commenced in Canada by the same person against the same defendant on the same facts unless the action in the other jurisdiction has been discontinued.

(4) Nulle action personnelle ne peut être intentée au Canada pour une collision entre des navires à moins

(a) que le défendeur ne soit une personne qui a une résidence ou un bureau d'affaires au Canada;

(b) que la cause d'action n'ait pris naissance dans les eaux territoriales, intérieures ou autres du Canada; ou

(c) que les parties n'aient convenu que la Cour aura compétence.

(5) Le paragraphe (4) ne s'applique ni à une demande reconventionnelle ni à une action pour une collision relativement à laquelle une autre action est déjà intentée devant la Cour.

(6) Lorsqu'une action pour collision entre des navires a été intentée à l'étranger, il ne doit pas être intenté au Canada par la même personne contre le même défendeur une action fondée sur les mêmes faits, à moins qu'il n'y ait eu désistement de l'action intentée dans l'autre juridiction.

Le premier de ces paragraphes impose dans les cas de collision, dans son sens étendu, des conditions très précises pour l'exercice d'une action personnelle en amirauté, lequel constitue l'unique exception au principe général du paragraphe 43(1) qui établit que "la compétence conférée à

la cour par l'article 22 peut dans tous les cas être exercée en matière personnelle". C'est ainsi par exemple qu'une personne qui a subi des dommages personnels au cours d'une collision en haute mer par un navire dont les propriétaires n'ont point de résidence ou bureau d'affaire au Canada, ne pourra demander à la Cour fédérale dans une action personnelle par service ex juris de faire droit à ses prétentions à moins que les parties elles-mêmes n'aient consenti à la juridiction de la cour; voilà un exemple où le consentement des parties confère exceptionnellement compétence au tribunal.

Le second annihile en quelque sorte la portée du précédent si l'incident donne déjà lieu à une action devant le tribunal, dans les cas par exemple où (1) une action in rem est déjà pendante ou (2) lorsque les propriétaires du navire prétendument fautif ont déjà exercé un recours contre cette personne qui juge adéquat de soumettre une demande reconventionnelle.

Quant au troisième, il édicte la règle du "lis pendens" (1244) qui tente d'éviter que le même litige entre les mêmes parties soit soumis simultanément à des tribunaux

1244. The Christianburg, 10 P.D. 141; The Catterina Chiazzare 1876 - 1 P.D. 368; The Galoa 1926 P.D. 103. Voir aussi les remarques faites dans: The Deshawur 1883 - 8 P.D. 32 et The London, 1931 P.D. 14. Quant à la jurisprudence canadienne, elle nous fournit les deux exemples suivants: The Ship Sarnor, 1918 - 21 R.C.E. 183 et The S.S. Charles S. Neff, 1918 - 18 R.C.E. 159.

de divers pays; il nous apparaît plutôt bizarre ici de constater que l'énonciation législative de cette règle ancienne ne s'adresse qu'aux cas de collision, mais vraisemblablement qu'en ce cas le tout a pour objet d'éliminer la discrétion que détenaient auparavant les tribunaux.

De cette étude sommaire de l'alinéa 22(2)(d), la conclusion s'impose que le terme "autrement" (par opposition à "collision" qui le précède) ne désignerait que ces cas de dommages causés par un navire à des personnes ou biens qui ne sont point un navire ou à bord d'un navire.

L'un des inconvénients majeurs provenant de la possibilité de qualifier de "collision" un incident où effectivement il n'y a pas eu collision suivant l'acceptation du contenu traditionnel de ce terme pourrait provenir du fait que dans un tel cas le demandeur doit produire un "acte préliminaire" ainsi que le prévoit la règle 1013 des Règles de la Cour fédérale, et ce en vue d'énoncer sommairement les circonstances de l'incident; seule une ordonnance de la cour à ce contraire pourra le dispenser au terme du premier paragraphe de cette règle. Il est intéressant de noter toutefois que cette règle ne réfère qu'à une "collision entre navires", discartant peut-être ainsi tout autre cas. Telle est du moins la teneur de la récente décision du juge Collier de la Cour fédérale dans The Oceanic Peace (1245) en affirmant que le fait pour un navire

de sectionner le câble reliant un navire de pêche à son chalut ne constituait point une "collision entre navires" nécessitant le dépôt d'actes préliminaires, et ce vraisemblablement parce que le câble ne constituait pas un bien à bord d'un navire; néanmoins il en constituait certes une partie intrinsèque compte tenu du caractère particulier de ce navire.

Paragraphe 2: Dommage subi par un navire.

Tout comme en regard de la situation britannique, le second chef de compétence en matière délictuelle au Canada provient de cette catégorie de réclamation fondée sur le "dommage subi par un navire" dont il est fait mention spécifique au sous-alinéa 22(1)(a) de l'Annexe de la Loi sur l'Amirauté de 1934. Nous n'en étudierons pas l'historique puisqu'il suffira au lecteur de s'en rapporter à nos propos précédents sur la juridiction anglaise (1246); cependant nous nous attarderons à quelques-unes des caractéristiques que fit ressortir notre jurisprudence. Précisons d'abord que cette compétence peut à juste titre, mais pour partie seulement, être considérée comme une facette différente de la compétence décrite il y a un moment, soit dans ces cas où les dommages causés par un navire le sont à l'endroit d'un autre navire; cette catégorie englobe donc sans équivoque les cas de collision entre navires. Cependant, comme la jurisprudence anglaise l'a dévoilé, cette compétence doit s'interpréter d'une façon assez libérale pour

englober quasi tous ces cas où un navire ou quelques-unes de ses parties subissent quelques dommages. Bien qu'aucune décision judiciaire ne soit venue clarifier cette question, il semblerait que l'expression "dommage subi par un navire" ne puisse permettre d'englober ceux seulement à des biens à bord d'un navire (excluant cependant ceux à des marchandises à bord d'un navire qui constituent un chef distinct de compétence que nous étudierons subséquemment, car la cargaison est juridiquement distincte du navire lui-même), sans que le navire lui-même ou l'une de ses parties substantielles ait subi quelques dommages; notre opinion s'inspire de cette même distinction qui présida à celle entre dommages causés par un navire et ceux survenus à bord d'un navire étudiés plus haut. Il ne fait nul doute que la ligne de démarcation soit parfois difficile à tracer et en conséquence chaque cas devrait être scrupuleusement analysé. La récente décision de Brown and Root Ltd. v. Chimo Shipping Ltd. (1247) offre une intéressante illustration d'un tel cas: en effet on permit un recours en amirauté contre un expéditeur dans ce cas où, en violation d'une disposition contractuelle limitant le poids de certaines pièces de la cargaison, le treuil d'un navire subit de sérieux dommages lors des opérations de déchargement. Cette même affaire révéla par ailleurs que bien que ce chef de compétence soit avant tout d'un caractère délictuel, il puisse néanmoins avoir à l'origine une obligation contractuelle; d'ailleurs l'affaire

du R.M. & R. Log Ltd. and Texada Towing Co. Ltd. et al (1248) révéla de même la possibilité du double caractère ex delictu et ex contractu de ces actions.

On se rappellera certes que dans le cas d'un dommage causé par un navire, le juge Wells avait indiqué que la faute devait originer d'un acte de navigation pour conférer compétence à la cour (1249); or dans le cas présent rien n'est moins certain depuis que ce même magistrat procéda dans un cas de dommage subi par un navire au cours d'opérations en cale-sèche, à moins naturellement que le concept d'acte de navigation puisse recevoir un sens aussi étendu (1250). En aurait-il été de même à l'égard d'un navire de moindre taille étant avarié au cours de son transport terrestre ou son remisage dans un hangar quelque peu éloigné de la rive? Un aspect inusité de cette juridiction fut suggéré dans l'affaire précitée de Mary McLeod et al (1251) alors que le juge Varlow suggéra qu'il serait possible pour un tiers d'invoquer ce titre de compétence pour réclamer des dommages autres que ceux subis par le navire chaque fois qu'un tel droit d'action appartient théoriquement à son propriétaire; cependant cette décision n'apparaît point concluante sur ce point puisque d'autres chefs de compétence furent invoqués au soutien de son opinion.

1248. 1968 - 1 R.C.E. 84.

1249. Supra n. 1227.

1250. American Export Lines Inc. v. Port Weller Dry-dock Ltd.; 1962 R.C.E. 188.

1251. Supra n. 1230.

Quant à l'alinéa 22(2)(e) L.C.F., il établit que cette compétence englobe:

any claim for damage sustained by, or for loss of, a ship including, without restricting the generality of the foregoing, damage to or loss of the cargo or equipment of or any property in or on or being loaded on or off a ship;

toute demande pour l'avarie ou la perte d'un navire, et notamment, sans restreindre la portée générale de ce qui précède, l'avarie ou la perte de la cargaison ou de l'équipement d'un navire ou de tout bien à bord d'un navire ou en train d'y être chargé ou d'en être déchargé;

Son contenu se fractionne en deux éléments distincts dont le premier sera immédiatement abordé et le second sous le titre suivant intitulé "dommages aux biens". L'originalité de la première partie qui concerne les dommages subis par un navire, lequel correspond en substance à l'alinéa 22(1)(a)(iii) de l'Annexe de la loi de 1934, provient de ce que le législateur ne s'est pas limité à reproduire la substance de l'article 6 de la loi anglaise de 1840 (damage received by any ship or Sea-going Vessel), ce qui est bien entendu préservé, mais a prévu les cas de réclamations pouvant

découler de la perte d'un navire, vraisemblablement lors même où le navire n'aurait pas subi une avarie suivant l'acceptation traditionnelle de ce terme, comme par exemple lors d'une disparition subite et inexplicable qui permette de présumer de la perte du navire en mer (1252). Nous croyons par ailleurs que le terme "perte" ne puisse s'étendre au cas d'appropriation illicite d'un navire, car ce chef de compétence se qualifie de "possession d'un navire" ainsi que prévu par l'alinéa 22(2)(a) L.C.F. (1253). Toutefois nous soumettons qu'il y aurait une répétition partielle dans la seconde portée de l'alinéa (e) lorsqu'il est fait mention de "l'avarie ou la perte ... de l'équipement d'un navire", puisque le mot "navire" doit nécessairement englober ses parties constituantes que sont ses équipements. Par ailleurs vu l'esprit général de cette loi, l'avarie ou la perte d'équipement survenue hors du milieu maritime ne pourrait certes pas donner lieu à un recours en amirauté; à titre d'exemple, citons le cas où le radar d'un navire serait endommagé ou perdu dans un atelier de réparation.

1252. Exemple: 1970 S.R.C. c. S-9, art. 35.

1253. Supra p. 368 et ss.

Paragraphe 3: Dommmages à des marchandises.

Il nous fut donné plus tôt, lors de l'étude de la compétence dite contractuelle de la cour, d'étudier les recours dont pouvaient disposer le propriétaire-expéditeur et le consignataire de marchandises transportées dans un navire, et nous précisions alors que le sous-alinéa 22(1)(a)(XII)(2) de l'Annexe A de la loi canadienne n'envisageait aucunement les actions de caractère purement délictuel (1254). Cependant c'est le sous-alinéa (3) qui le suit immédiatement qui dispose de ces dernières, étendant la juridiction aux réclamations "pour dommage relativement à des marchandises transportées dans un navire"; le fait que cette même disposition soit reprise au paragraphe 18(3) de cette même loi nous oblige donc à lui attribuer la portée que nous reconnaissons plus haut aux paragraphes 18(3) et (4) de la Loi sur l'Amirauté (1255).

Il appert significatif de constater que le législateur ait expressément dans le présent cas fait usage de l'expression "pour dommages" (ou en anglais "in tort") alors même qu'il l'omettait dans la disposition précédente; à notre avis, c'est précisément parce qu'il croyait que la précédente n'était point assez vaste pour l'inclure qu'il jugea à propos de l'énoncer formellement.

1254. Supra p. 481.

1255. Ibid.

Le trait caractéristique de cette juridiction est de n'envisager que les cas de dommages survenant alors que les marchandises sont transportées à bord du navire, et nul autre; il fut indiqué dans The Robert C. Norton (1256) qu'une fois les marchandises déchargées du navire ("once landed"), la juridiction de la cour s'estompait. Par ailleurs rien ne suggère que le transporteur maritime doit être mis en cause dans une telle action puisque dans Pickford and Black Ltd. and Canadian General Electric Ltd., (1257) des procédures furent instituées par les propriétaires des marchandises à la suite de dommages en cours de transport en mer contre les seuls arrimeurs vu leur faute professionnelle.

La seconde partie de cet alinéa précité 22(2)(e) de la Loi sur la Cour fédérale traite pour sa part des biens et établit que cette compétence s'étend à "l'avarie ou la perte de la cargaison ... d'un navire ou de tout bien à bord d'un navire ou en train d'y

1256. Supra n. 1141, id., p. 504
1257. 1969 - 2 R.C.E. 392.

être chargé ou d'en être déchargé". Dans le contexte de cet alinéa considéré en son entier, il faut s'en rapporter aux propos suivants du juge Collier dans Le Navire Ikaros qui tendent à indiquer qu'un tel chef de réclamation ne peut être invoqué qu'à titre complémentaire, c'est-à-dire que lorsque le navire lui-même a subi des avaries ou fut une perte:

L'alinéa e). A mon avis, cet alinéa ne s'applique pas aux faits de cette affaire car il ne semble qu'élargir et clarifier le texte de la Loi sur l'Amirauté, S.R.C. 1970, c. A-1, qui prévoyait la compétence de la Cour dans tous les cas de "... réclamations pour dommages subis par un navire ...". Selon moi, cet alinéa signifie que, lorsqu'on poursuit quelqu'un en dommages-intérêts pour la perte ou l'avarie d'un navire, on peut y joindre notamment une réclamation pour la perte ou l'avarie de sa cargaison. Ce n'est pas de cela qu'il s'agit ici. (1258)

Le juge Walsh émit un commentaire semblable dans l'affaire Robert Simpson Montreal: "L'alinéa e) ne s'applique que quand il y a avarie au navire ou imputable à la perte de ce dernier; dans ce cas, on peut inclure les avaries subies par la cargaison" (1259).

Quant à l'expression "... tout bien à bord d'un navire ou en train d'y être chargé ou d'en être déchargé", elle a pour objet d'indiquer cette jurisprudence qui avait établi une rigide distinction entre la cargaison elle-même et les autres biens qui ne pouvaient pas encore ou ne pou-

1258. *Supra* n. 1108, *id.*, à la p. 487.

1259. 1973 C.F. 304, à la p. 306.

vaient plus prétendre à ce statut juridique vu la nature des opérations de chargement ou de déchargement auxquels ils donnaient lieu, ou vu une imperfection de leur titre juridique. Bref le législateur a voulu clarifier cette ambiguë zone limitrophe, mais ce faisant nous nous permettons de douter qu'il en ait exploré toutes les frontières juridictionnelles dont la variété n'a d'égal que la complexité des relations et opérations aussi bien techniques que commerciales. Néanmoins ce chef de compétence fait droit au principe juridique qui veut que l'accessoire suit le principal.

A cette disposition il faut également en juxtaposer une seconde, soit l'alinéa 22(2)(h):

any claim for loss of or damage to goods carried in or on a ship including, without restricting the generality of the foregoing, loss of or damage to passengers' baggage or personal effects;

toute demande pour la perte ou l'avarie de marchandises transportées à bord d'un navire, et notamment, sans restreindre la portée générale de ce qui précède, la perte ou l'avarie des baggages ou effets personnels des passagers;

Ce texte reproduit en substance l'alinéa 18(3)(a)(iii) de la Loi sur l'Amirauté, sauf que dorénavant il sera possible d'instituer une action en amirauté pour la "perte ou l'avarie des baggages ou effets personnels des passagers" en cours de transport maritime, ce que la jurisprudence antérieure avait refusé de reconnaître.

Quant à l'alinéa 22(2)(e), il conférerait à notre avis une compétence plus vaste qui se détermine en fonction

du situs des biens: "... avarie ou perte de la cargaison ... d'un navire ou de tout bien à bord d'un navire ..."; en effet bien que le terme "cargaison" suggère le transport de marchandises, l'expression "tout bien à bord d'un navire" doit recevoir une interprétation beaucoup plus libérale, alors que dans le présent cas il doit s'agir d'un acte de transport, c'est-à-dire généralement un contrat de service moyennant un prix de louage ou de rétribution (1260).

Ces deux chefs de compétence énumérée à caractère délictuel sembleraient mettre en évidence une faiblesse de cette juridiction d'amirauté qui, à moins qu'elle ne puisse continuer à s'inspirer de la compétence fondamentale contenue au paragraphe 22(1) ainsi que l'a laissé entendre la décision d'appel dans Robert Simpson Montreal (1261) ne pourrait connaître une réclamation pour dommages causés à des marchandises avant ou après leur déchargement d'un navire par des manutentionnaires ou autres personnes, à moins naturellement que le demandeur puisse faire la preuve de l'existence au titre de l'alinéa 22(2)(f), d'un connaissance direct. Bref ce fut la conclusion à laquelle est parvenue le juge Walsh de la division de première instance dans cette même affaire lorsqu'il affirma ce qui suit:

1260. Northern Transportation Co. Ltd., v. Keen/Streeper, supra n. 1100.
1261. 1973 C.F. 1356.

En outre, je ne retiens pas la thèse des défenderesses selon laquelle la Loi sur la Cour fédérale a pour effet d'étendre la compétence de la Cour aux réclamations pour perte et avarié de marchandises après déchargement. Selon les dispositions de l'article 22(2)(f), la Cour n'est compétente en la matière que dans le cas où a été établi un connaissance direct; or, en l'absence d'affirmation à cet effet, on ne peut présumer l'existence d'un tel document en l'espèce. (1262)

Il est déplorable de constater que le législateur n'ait pas regroupé cette compétence relative aux dommages aux biens, marchandises et baggages personnels sous un seul titre, ce qui aurait avantageusement contribué à la clarté et la compréhension du texte. Enfin à notre grande surprise il fut récemment jugé dans The Ship Allunda (1262a) que cette compétence relative à une réclamation pour dommages subis par des marchandises lors d'un transport maritime permettait également au tribunal d'assigner un défendeur dont le seul statut était celui de vendeur des marchandises aux motifs (1) qu'un aspect incident du contrat de vente concernait le transport desdites marchandises par navire et (2) que c'est la négligence, et non le contrat de vente lui-même, qui fonde cette mise en cause. A défaut de pouvoir invoquer quelque chef énuméré de l'article 22(2) pour soutenir cette conclusion pour le moins étrange, le savant juge indiqua qu'il y avait plus qu'une participation fortuite du défendeur en matière de navigation et de marine marchande, invoquant ainsi au soutien de la compétence le principe général du paragraphe 22(1).

1262. 1973 C.F. 304, à la p. 312.
1262a. 1977 C.F. 259.

Paragraphe 4: Dommages aux personnes.

Ainsi que l'histoire le mit en évidence, les biens dits maritimes firent de tout temps l'objet d'une préoccupation majeure en droit d'amirauté, parfois même au détriment des personnes dont le rôle et les intérêts ne se révélaient qu'en arrière-scène; ceci découlerait dans une certaine mesure du caractère matérialiste et commercial des activités maritimes. Réalisant de toute évidence cette situation, le Parlement canadien a introduit des mesures correctives qui devaient permettre à des personnes victimes d'un dommage consécutif à une exploitation maritime de s'adresser à une cour d'amirauté; aussi cette compétence englobe-t-elle maintenant un plus vaste éventail de situations maintenant.

Soulignons qu'anciennement la Haute Cour d'Amirauté aurait possédé une vaste compétence sur ces divers sujets en autant que leur scénario se serait déroulé en haute mer, mais au cours des âges la jurisprudence tendit à la restreindre considérablement.

L'essence de cette nouvelle compétence est d'établir à l'alinéa 22(2)(g) le principe suivant lequel la Cour fédérale a juridiction en regard de "toute demande pour décès, ou blessures corporelles survenus à l'occasion de l'exploitation d'un navire", contrairement à autrefois alors que ces événements devaient être de la nature d'un dommage causé par un navire en tant que cause active.

Il s'agit en l'occurrence des demandes relatives à un décès ou blessures corporelles subis:

1. "par suite d'un vice du navire ou de son équipement".

Cette disposition réfère aux dommages occasionnés par des éléments physiques, parties intrinsèques du navire, qui par leur nature peuvent être la source de dommages à la personne, par opposition à la catégorie suivante où des dommages découleraient de l'intervention d'éléments externes au navire lui-même, tels les délits ou quasi-délits de personnes exploitant ledit navire. D'ailleurs, c'est le sens que revêt le terme "vice" (en anglais "defect"), lequel suggère un danger inhérent dans la construction ou fonctionnement du navire ou de son équipement. Remarquons toutefois que par le passé il fut déjà décidé qu'un vice dans le fonctionnement d'une partie de l'équipement du navire, agissant en tant que cause active pouvait donner lieu à un recours en amirauté (1263), mais dorénavant même leur rôle passif, mais contributif, pourra justifier un tel remède.

2. "ou par suite de la faute, par acte, négligence ou défaut, des propriétaires ou des affréteurs d'un navire, des personnes en ayant la possession ou le contrôle, de son capitaine ou de son équipage ou de toute autre personne dont les fautes par acte, négligence ou défaut engagent la responsabilité des propriétaires, affréteurs ou personnes ayant la possession ou

le contrôle du navire, lorsqu'il s'agit, en ce qui concerne le navire, d'un acte, d'une négligence ou d'un défaut afférent soit à l'administration, soit au chargement, au transport ou au déchargement des marchandises, soit à l'embarquement, au transport ou au déchargement des personnes";

En un premier temps cette disposition énumère ces catégories de personnes dont la conduite préjudiciable peut être sanctionnée par ce tribunal maritime; il s'agit en l'occurrence de toutes celles qui, d'une façon permanente ou momentanée, ont la responsabilité de la gouverne ou du contrôle du navire, ainsi que leurs préposés pour lesquels elles doivent se porter garantes. En second lieu, le texte fait état des circonstances lors desquelles ces incidents peuvent survenir. Ces prétendues fautes, sources de dommages personnels, doivent se rattacher à l'une quelconque des activités suivantes: 1. administration du navire, 2. chargement, transport ou déchargement des marchandises, 3. embarquement, transport ou débarquement des personnes.

Il semble bien que pour déterminer cette compétence il ne faille pas tant rechercher le lieu de survenance de l'incident que sa source qui doit, suivant la qualification même du début de cet alinéa, être reliée avec l'exploitation proprement dite du navire.

Dans Les navires U.S.S. American Ranger et Calm Sea, il est fait état de l'exercice de compétence lors "... d'une action en dommages-intérêts intentée à la suite du décès d'un

certain John McQuarrie, survenu alors qu'on essayait de la transférer, en pleine mer, d'un navire à un autre, le U.S.S. American Ranger. D'après ce que je comprends, l'accident s'est produit dans des eaux non-canadiennes. L'action intentée contre les défendeurs se fonde sur la négligence" (1264). Les réserves formulées par le juge Collier de la division de première instance lors de la considération d'une demande de signification en dehors du ressort ne sembleraient viser que le statut de deux défendeurs, et non pas la compétence de la cour de connaître cette réclamation.

Enfin ce chef de compétence doit s'apprécier à la lumière de l'article 719 de la Loi sur la marine marchande du Canada qui stipule ce qui suit:

Si la mort d'une personne a été occasionnée par une faute, une négligence ou une prévarication qui, si la mort n'en était pas résultée, aurait donné droit à la personne blessée de soutenir une action devant la Cour d'Amirauté et de recouvrer des dommages-intérêts à cet égard, les personnes à charge du défunt peuvent, nonobstant son décès, et bien que sa mort ait été occasionnée dans des circonstances équivalant, en droit, à un homicide coupable, soutenir une action pour dommages-intérêts devant la Cour d'Amirauté contre les mêmes défendeurs à l'égard desquels le défunt aurait eu droit de soutenir une action devant la Cour d'Amirauté en ce qui concerne cette faute, cette négligence ou cette prévarication, si la mort n'en était pas résultée.

Une récente décision a illustré le recours à cette disposition législative ainsi qu'à celles qui la complètent dans The Ships Kathy K and S.N. No. 1 (1265).

1264. 1974 C.F. 42, aux pp. 42 et 43.
1265. 1972 C.F. 585 et 1974 - 1 C.F. 657.

Titre 2: Compétence razione personnae et rei.

Ainsi que les chapitres précédents ont tenté de l'illustrer, la compétence maritime razione materiae de la Cour fédérale s'étend dorénavant à toute demande de redressement faite en vertu du droit maritime canadien ou d'une autre loi du Canada en matière de navigation ou de marine marchande, laquelle par ailleurs est illustrée par de nombreux chefs de réclamations. Le mode d'exercice de cette compétence, une fois acquise, est soumis à des règles particulières qui régissent aussi bien le statut juridique des demandeurs et défendeurs que celui des biens faisant l'objet d'une contestation; ce double particularisme provient d'une part du caractère fréquent de droit international privé des litiges qui sont portés à son attention et d'autre part à l'utilisation de cet outil procédural que constitue l'action in rem. Ces deux éléments feront donc l'objet des prochaines remarques, mais avant de procéder quelques observations générales s'avéreront certes fort utiles.

Chapitre 1: Généralités.

Section 1: Nature de cette compétence.

Alors que devant la plupart des autres juridictions civiles le juriste s'abstient de qualifier la nature de l'action intentée pour faire valoir ses droits puisque le recours

est presque toujours exercé contre la personne du défendeur, en amirauté il existe un double recours dont le choix pourra être motivé par de nombreuses considérations; aussi s'avère-t-il important d'en qualifier la nature juridique. Le premier d'entre eux réfère à une action personnelle, suivant la récente terminologie utilisée dans la Loi sur la Cour fédérale, mais que l'histoire prénomme action in personam. Il s'agit en l'occurrence d'un recours judiciaire normal contre une personne, physique ou morale, qu'on prétend responsable et en regard duquel le tribunal est invité à se prononcer.

Compte tenu cependant du fait qu'en matière maritime les transactions s'opèrent très souvent à une échelle internationale et que le défendeur lui-même pourra être inaccessible ou absent de la sphère juridictionnelle territoriale du tribunal, un second recours par le biais d'une action réelle, mais autrefois connu sous l'appellation d'une action in rem, est disponible à l'encontre d'une certaine catégorie de biens maritimes, mais sans pour cela que l'intervention personnelle subséquente du défendeur soit nécessaire. Il se pourra par ailleurs, pour des raisons que nous énoncerons plus tard dans notre étude, qu'un défendeur cumule ces deux recours.

Qu'il soit permis d'indiquer immédiatement que bien qu'à première vue ces recours prennent l'allure de simples éléments procéduraux, ce choix s'effectuera fréquemment pour des motifs de droit substantif et aura de semblables conséquences en regard de l'indemnité à laquelle pourra prétendre un demandeur dont l'action est accueillie.

Section 2: Eléments historiques.

1. En Angleterre.

L'étude historique de l'exercice par la Haute Cour d'Amirauté en Angleterre de sa compétence suggère qu'à l'origine les procédures judiciaires consistaient en litiges entre demandeurs et défendeurs comparissant personnellement devant le tribunal, soit une situation analogue à celle des autres tribunaux. Cependant vu la nature particulière de son champ d'activités qui impliquaient fréquemment des défendeurs étrangers résidant hors de sa compétence territoriale, un mode particulier de procédure en vertu duquel son intervention s'effectuait à l'encontre des biens maritimes d'un défendeur autrement absent, plutôt que contre lui personnellement, vit le jour et donna lieu à l'élaboration de ce qui est maintenant convenu d'appeler la procédure de l'action in rem. Bien qu'il soit généralement admis que les origines précises de cette procédure soient méconnues, il n'en demeure pas moins que cette dernière ait au cours des âges caractérisé au plus haut point ses activités, donnant lieu même à l'élaboration de diverses théories jurisprudentielles, parfois même contradictoires. Règle générale ce choix entre les actions personnelles et réelles existait en regard de chaque sujet de compétence inhérente de la cour pourvu cependant que les conditions préalables à leur exercice se réalisent. Par la suite, diverses interventions législatives firent en sorte d'accroître sa compétence, mais compte tenu du particularisme de ce double

mode procédural, le législateur prit très tôt soin de préciser en pareilles circonstances le genre d'action judiciaire auquel pouvait donner lieu l'exercice de cette compétence accrue. Cependant vu la nature très particulière de l'action in rem, c'est généralement celle-ci qui fit l'objet d'une attention législative particulière.

C'est ainsi que le Parlement de Westminster dans ses diverses lois d'organisation des juridictions d'amirauté promulgués à partir de 1861, prit l'habitude d'insérer une disposition générale prévoyant que la compétence attribuée pouvait s'exercer aussi bien par des actions ou procédures in personam qu'in rem; en contre-partie ces textes législatifs ne soufflaient mot des conditions d'exercice et en conséquence les juristes devaient s'en remettre aux nombreux principes jurisprudentiels élaborés au cours des âges.

2. Au Canada.

Compte tenu du droit de regard qu'exerça jusqu'en 1931 le Parlement de Westminster sur les juridictions d'amirauté canadienne, à l'exception de la Cour Maritime d'Ontario, une situation analogue prévalut au Canada aussi bien sous le régime des Cours de Vice-Amirauté que celui des Cours coloniales d'Amirauté, à savoir que divers textes législatifs reconnaissaient le principe du choix procédural entre les actions in personam et in rem tout en édictant parfois des règles particulières. En 1934 le Parlement canadien perpétua cette tradition en édictant au paragraphe 19(2) de la Loi sur l'Amirauté

que "sous réserve des paragraphes (3) et (4) de l'article 18 et du paragraphe (1) de l'article 20, la juridiction d'amirauté de la Cour de l'Echiquier peut être exercée, soit dans des actions in rem, soit dans des actions in personam". La première de ces exceptions édictait les conditions sous lesquelles trois chefs précis de réclamations pouvaient faire l'objet d'une action in rem tandis que la seconde régissait des conditions préalables à l'institution d'une action à un greffe quelconque d'un district d'amirauté. Outre ces règles particulières, il fallait s'en remettre à la pratique anglaise vu l'indication à la fin de l'article 18(1) à l'effet que cette juridiction d'amirauté devait être exercée par la Cour de la même manière et dans la même mesure que par la Haute Cour de Justice en Angleterre.

Chapitre 2: Compétence razione personnae.

Section 1: Principes généraux.

La compétence razione personnae de la Cour fédérale en matière maritime s'entend de sa compétence dite personnelle ou in personam qui permet d'assigner personnellement un défendeur devant le tribunal. Le principe qui régit cette catégorie d'action est formulé au paragraphe 43(1) de la Loi sur la Cour fédérale qui édicte ce qui suit:

Sous réserve du paragraphe (4) du présent article, la compétence conférée à la Cour par l'article 22 peut dans tous les cas être exercée en matière personnelle.

Quant à cette réserve, elle se lit ainsi:

Nulle action personnelle ne peut être intentée au Canada pour une collision entre des navires à moins

- a) que le défendeur ne soit une personne qui a une résidence ou un bureau d'affaires au Canada;
- b) que la cause d'action n'ait pris naissance dans les eaux territoriales, intérieures ou autres du Canada; ou
- c) que les parties n'aient convenu que la Cour aura compétence.

Il faut préciser par ailleurs que bien que traditionnellement le terme "collision" s'entendait d'un contact physique entre navires (1266), soit au abordage, le paragraphe 43(8) lui attribue un sens plus large:

1266. The Normandy, 1904, P.D. 187.

Dans la présente loi, une action pour collision s'entend notamment d'une action pour dommages causés par un ou plusieurs navires à un ou plusieurs autres navires ou à des biens ou personnes, à bord d'un ou plusieurs autres navires par suite de l'exécution ou de l'inexécution d'une manoeuvre, ou par suite de l'inobservation du droit, même s'il n'y a pas eu effectivement collision.

La seule remarque qu'il appert à propos de formuler est que cette définition englobe non seulement les véritables cas d'abordage entre navires, mais également les situations analogues à celles de collision où des dommages sont causés à des navires, ou à des biens ou personnes à bord de tels navires, mais sans nécessairement qu'il y ait contact physique entre les navires eux-mêmes. Cette inclusion se serait avérée nécessaire pour les deux raisons suivantes:

1. Faire en sorte que la Cour acquière compétence dans tous les cas analogues à ceux de collision, car par le passé il s'est avéré que s'il n'y avait pas contact physique entre navires, dès lors le tout ne constituait pas un abordage. En conséquence un autre chef de compétence devait être recherché tel celui de "dommages causés par un navire" ou "subis par un navire", ce qui n'englobait pas parfois les situations où seulement des personnes ou des biens à bord des navires subissaient des dommages.
2. Etendre l'application des règles traditionnelles de partage de responsabilité en cas d'abordage à toutes les réclamations incidentes à une situation de collision en vue d'une plus grande équité dans le partage des risques maritimes.

L'exception introduite au paragraphe 43(4) au principe de la possibilité de procéder par voie d'action in personam requiert néanmoins quelques observations.

1. Tout d'abord il est intéressant de noter que tandis qu'au paragraphe 43(8) le législateur s'est appliqué à définir "une action pour collision", le paragraphe 43(4) fait état d'une action "pour collision entre des navires", suggérant peut-être ainsi que cette exception ne vaut que pour les réclamations entre les responsables respectifs des navires, et non point entre l'un d'entre eux et une tierce partie. Malheureusement la jurisprudence n'a point encore élucidé cette question, si par ailleurs elle mérite d'être retenue. Il est néanmoins surprenant de constater qu'en 1972, alors même qu'il agissait sous l'empire de la Loi sur la Cour fédérale, le juge Collier dans l'affaire The Oceanic Peace (1267) n'ait pas considéré ces dispositions en vue de déterminer dans les circonstances où un navire sectionne le cable reliant un navire de pêche à son chalut, sans heurter par ailleurs la coque du navire lui-même, s'il s'agissait d'une action pour collision, ce qui dans l'affirmative aurait obligé le navire défendeur à produire les actes préliminaires dont il est fait état à la règle 1013 des Règles de la Cour fédérale. La solution adoptée fut en harmonie avec des décisions anglaises antérieures.

2. Compte tenu du fait qu'une action pour collision au chapitre de l'alinéa 22(2)(d) peut se qualifier sous d'autres chefs de compétence, dont notamment celui de l'alinéa 22(2)(e), alors n'y aurait-il pas possibilité de contourner cette règle si de plein droit le juge n'a pas le pouvoir de qualifier la nature intrinsèque de l'action intentée?
3. En ce qui concerne les trois alinéas eux-mêmes, il semblerait à leur lecture que les exigences qui y sont indiqués ne sont point cumulatives, et ainsi la satisfaction d'une seule d'entre elle autoriserait un recours in personam.
4. Enfin cette restriction au droit de poursuite in personam est étrangère à l'exercice d'un droit in rem contre la propriété maritime d'un défendeur. Cette conclusion se justifie notamment en regard de l'alinéa 43(4)(b), par le fait que le législateur a statué à l'alinéa 22(3)(c) "... que la compétence conférée à la Cour par le présent article s'étend à toutes les demandes, que les faits donnant lieu se soient produits en haute mer ou dans les limites des eaux territoriales, intérieures ou autres du Canada ou ailleurs et que ces eaux soient naturellement ou aient été rendues navigables, et notamment, sans restreindre la portée générale de ce qui précède, dans le cas

de sauvetage, aux demandes relatives aux cargaisons ou épaves trouvées sur les rives de ces eaux. Aussi faut-il conclure que la compétence du tribunal demeure entière bien qu'il puisse exister des contraintes quant aux moyens procéduraux disponibles.

Il faut prendre note néanmoins du paragraphe 43(5) qui indique que la règle contenue au quatrième paragraphe "ne s'applique ni à une demande reconventionnelle ni à une action pour une collision relativement à laquelle une autre action est déjà intentée devant la Cour". Dans le cas d'une demande reconventionnelle, il appert que le demandeur reconventionnel, défendeur à l'origine, reconnaît et se soumet à la compétence de la Cour et par conséquent la situation devient similaire à celle envisagée à l'alinéa 43(4)(c). Quant à la seconde partie de la proposition qui à prime abord apparaît plutôt obscure, elle semblerait s'expliquer en regard de trois situations différentes:

- (1) La première est celle où un défendeur a comparu dans une autre action fondée sur les mêmes circonstances. Aussi serait-il inéquitable et injuste de lui permettre de choisir parmi les diverses poursuites qui lui sont adressées.
- (2) La seconde trouve son fondement dans la théorie jurisprudentielle qui prescrit que lors d'une action in rem, la limite maximale de compensation disponible

pour les plaignants est égale à la valeur de la res
saisie ou de la garantie qui en tient lieu. Si par
conséquent le total de la ou des réclamations excède
cette valeur, il y a un intérêt évident à assigner
personnellement le défendeur } afin éventuellement de
réclamer compensation pour l'excédent. La difficulté
de cette interprétation qui permettrait de greffer
une action in personam à une action antérieure in rem
entre les mêmes parties en conséquence d'une collision
entre navires, consiste à savoir si au titre de l'ar-
ticle 43(5) cette action in rem constitue "une action
pour une collision relativement à laquelle une autre
action est déjà intentée devant la Cour". Si telle
n'était pas l'interprétation de cette disposition,
ceci pourrait indiquer que dans les cas prévus au
paragraphe 43(4), un demandeur qui craint que la ré-
clamation excède la valeur de l'objet saisi dans une
action in rem, ne pourrait voir l'excédent de sa ré-
clamation satisfait devant cette cour: cette situa-
tion constituerait à notre avis une faille de la légis-
lation actuelle et serait susceptible de créer de graves
inconvenients, et aussi y aurait-il lieu alors d'insis-
ter auprès du Parlement afin d'apporter les correctifs
appropriés. A la lumière de la jurisprudence anglaise
qui a établi une distinction fondamentale entre ces
deux types d'action, nous serions enclin à croire
qu'une telle interprétation satisfait le paragraphe
43(5) et qu'une action in personam serait autorisée
dans ces circonstances.

(3) Enfin il se pourrait, vu l'existence d'un privilège maritime né de la collision, que le demandeur procède au moyen d'une action in rem non contre la propriété du responsable lui-même à l'époque de la collision, mais contre le navire fautif qui aurait été subseq-
quemment acquis par de tierce personnes. Or en sem-
blables circonstances il y aurait, tout comme dans
l'illustration précédente, un avantage évident à assi-
gner personnellement le défendeur aussi bien pour
s'assurer une compensation complète que d'obtenir la
version de ses faits et gestes. Au surplus il faut
noter le paragraphe 43(6) qui se lit ainsi:

Lorsqu'une action pour collision entre des navires a été intentée à l'étranger, il ne doit pas être intenté au Canada par la même personne contre le même défendeur une action fondée sur les mêmes faits, à moins qu'il n'y ait eu désistement de l'action intentée dans l'autre juridiction.

Les véritables motifs pour lesquels le Parlement n'a formulé cette règle qu'à l'encontre des actions pour colli-
sion entre navires nous sont inconnus, car il aurait pu tout
aussi bien omettre le premier membre de la phrase et ainsi
rendre cette règle applicable à toutes les situations. En
effet ce paragraphe formule la règle de lis alibi pendens
que les tribunaux d'amirauté ont maintes fois considérée et
appliquée au cours des âges en invoquant qu'en semblables cir-
constances des procédures parallèles seraient vexatoires. Ce-
pendant si les tribunaux, observant qu'un demandeur a intenté

une action in personam dans une juridiction, introduit par la suite une action in rem dans une autre juridiction ou vice-versa, devaient conclure que dans les circonstances il ne s'agit pas d'une action "contre le même défendeur", dès lors il s'avérait possible d'intenter de nouvelles procédures en amirauté devant la Cour fédérale si par ailleurs les exigences du paragraphe 43(3) sont satisfaites.

La lecture des travaux du Parlement en regard de ces dispositions particulières régissant les actions pour collision (entre navires) ne jette aucune lumière sur les motifs de leur formulation. Cependant les deux explications suivantes apparaissent des plus plausibles:

- Empêcher la possibilité d'obtenir des jugements par défaut en regard de collisions survenues à l'extérieur des eaux canadiennes et de procéder par la suite à leur exécution sans que la partie adverse ait eu l'occasion ou la possibilité de faire valoir tous ses droits et moyens de défense;
- Eviter de contraindre par des manoeuvres astucieuses un défendeur à comparaître au Canada et d'ainsi se prêter au jeu de "forum shopping".

Outre ces réserves en regard des situations de collision (entre navires), le principe de la disponibilité d'une action in personam dans tous les cas d'exercice de la compétence maritime prévu à l'article 22 se trouve donc reconnue. Compte tenu par ailleurs que le paragraphe 22(1) autorise le

tribunal à sanctionner toute demande de redressement faite en vertu du "droit maritime canadien ou d'une autre loi du Canada en matière de navigation ou de marine marchande", on doit conclure que ce moyen procédural est également disponible dans le cas de toute compétence additionnelle octroyée par quelque autre loi du Parlement canadien.

Section 2: Considérations additionnelles.

Paragraphe 1: Statut juridique des étrangers.

En matière maritime, le statut juridique des étrangers mérite une attention particulière vu la nature particulière des sujets de compétence du tribunal qui atteignent fréquemment une dimension internationale.

Article 1: En Angleterre.

Dans la jurisprudence anglaise d'amirauté, les rapports judiciaires regorgent de décisions où les demandeurs sont des étrangers; aussi semble-t-il que depuis des temps immémoriaux ce droit de s'adresser aux tribunaux maritimes anglais leur fut reconnu; ce droit aurait même été reconnu à des gouvernements et souverains étrangers (1268):

La plus significative des exceptions est que le demandeur étranger ne doit pas être citoyen d'un pays ennemi ou en guerre contra l'Etat où il recherche un remède judiciaire,

1268. Voir à titre d'exemples (1) The Beatrix, otherwise The Rappahannock; 1867 L.J.R. (n.s.) Vol. 36 Adm. 10, et (2) The S.S. Arantzezu Mendi, 1939 A.C. 256.

ainsi que l'a formulé en 1813 Sir W. Scott, juge de la Haute Cour d'Amirauté, dans The Ship Charlotte (1269). Un principe similaire fut formulé par le House of Lords au cours de la Seconde Guerre mondiale dans The Wallhoven (1270) en précisant néanmoins que la détermination de cette question en était une aussi bien de droit que de faits. La même année le juge Bucknill siégeant en amirauté dans The Pamia (1271) reprit un principe similaire, mais cette fois en distinguant sur les faits son champ d'application.

Néanmoins ce fut très tôt la pratique en Angleterre, motivée par des raisons évidentes, d'inclure dans les règles de la Cour une disposition requérant de la part de ces demandeurs étrangers de fournir une garantie pour des dépens éventuels.

Quant aux défendeurs étrangers, ils ont été innombrables au cours des âges et cela ne semble tenir qu'à la vocation particulière des juridictions d'amirauté dont l'arme procédurale de l'action in rem les contraignaient à comparaître. Cependant la difficulté majeure a toujours consisté à assigner personnellement un défendeur qui ne réside pas dans les limites territoriales du tribunal; aussi de nombreuses règles et principes relatifs à la signification ex juris ou en dehors du ressort

1269. E.R. vol. 165, p. 1287.

1270. 1943 A.C. 203.

1271. L.J.R. (n.s.) vol. 112 Adm. p. 34.

ont-ils été graduellement développés. Les motifs d'un tel geste demeurent toutefois de prévenir un défendeur des procédures engagées contre lui et éventuellement de lui opposer son défaut de comparaître en plus parfois de faire droit à des réclamations de caractère personnel que la seule présence de la propriété du défendeur rend souvent aléatoire. Néanmoins il ne faudrait pas croire que cette procédure est disponible de plein droit car les tribunaux d'amirauté ont toujours invoqué leur pouvoir discrétionnaire à ce chapitre.

Quant aux litiges entre étrangers, sans point de rattachement quelconque à l'Etat où les procédures sont instruites, ce problème n'a posé que peu de difficulté en matière d'action personnelle car du fait même de leur comparution les parties étaient censées se soumettre à la compétence du tribunal. Il fut néanmoins décidé dans The Madrid (1272) que le simple fait qu'un défendeur ait un bureau d'affaire pour le transfert des parts du navire dans le pays du tribunal saisi constituait un point de rattachement suffisant pour entendre une action pour collision survenue en territoire étranger entre deux navires étrangers. Très tôt dans la jurisprudence Sir W. Scott indiqua que si une affaire mettait en cause de quelque façon des sujets britanniques, dès lors la juridiction de la Cour ne faisait aucun doute (1273). Il demeure néanmoins que dans

1272. 1937 P.D. 40.

1273. The Two Friends, E.R. vol. 165, p. 174.

ces circonstances les tribunaux auraient eu un vaste pouvoir discrétionnaire, lequel par ailleurs n'était pas subordonné à l'avis signifié à un agent consulaire ou à l'opinion que ce dernier exprimait (1274).

Article 2: Au Canada.

1. Régime antérieur à 1971.

Bien que la jurisprudence canadienne soit moins volumineuse sur ces matières, il demeure que les tribunaux aussi bien sous le régime des cours coloniales d'amirauté que celui de la Loi sur l'Amirauté se soient comportés comme leurs homologues britanniques. De toute évidence cette situation découlait de leur mandat d'exercer leur juridiction d'amirauté de la même manière et dans la même mesure que la Haute Cour de Justice en Angleterre, ainsi qu'en regard des mêmes personnes.

Quant au statut juridique des étrangers, les propos du juge Routhier du district d'amirauté de Québec en 1898 dans The S.S. George L. Colwell sont peut-être les plus révélateurs:

S'il était nécessaire d'ajouter quelque chose, je dirais que c'est aujourd'hui l'opinion des auteurs les plus accrédités en droit international que les tribunaux de chaque pays sont compétents, et ne doivent pas se refuser à juger les procès qui surgissent devant eux entre étrangers; les repousser est commettre un déni de justice.

1274. The Galubchick, E.R. vol. 166, p. 536; The Agincourt, 2 P. 239 et The Evangelistria, L.R. 2 P. 241.

En matières commerciales on reconnaît presque partout la compétence des tribunaux dans les causes entre étrangers. (1275)

Par ailleurs, dans The S.S. Aledo où un marin poursuivant au Canada un navire étranger pour ses gages, on peut lire le commentaire suivant fondé sur quatre décisions anglaises:

The Consul's protest does not deprive the Admiralty Court of its jurisdiction in a case for wages against the foreign ship, but the Court will use its discretion whether or not to exercise its jurisdiction. (1276)

De même on jugea en se fondant sur une volumineuse jurisprudence anglaise, qu'un souverain étranger jouissait d'une immunité et que par conséquent il n'était point assujetti à la compétence du tribunal à moins qu'il ne s'y soumette volontairement; la plus célèbre d'entre elles est certes cette décision de la Cour Suprême du Canada en 1962 dans Flota Maritime Browning de Cuba S.A. et al' (1277).

2. Régime de la Cour fédérale.

La nouvelle législation n'effleure le sujet du statut des étrangers qu'à trois occasions, et ce d'une façon très incidente; toutes ces dispositions se retrouvent au para-

1275. 6 R.C.E. 196, à la p. 201.

1276. 1923 R.C.E. 10.

1277. 1962 R.C.S. 598. Récemment un auteur canadien offrit un commentaire intéressant en regard d'une décision anglaise intitulée The Ship Philippine Admiral; cf. McRae, D.M., 1976 - 54 R. du B. Can. 747.

graphe 22(3) qui a pour objet de préciser la compétence de la cour, et non point semble-t-il en vue d'introduire de nouveaux principes juridiques. En effet les mots introductifs de cette disposition indique le caractère déclaratoire des règles qui y sont énoncées i.e. "Pour plus de certitude il est déclaré que la compétence conférée à la Cour par le présent article s'étend ...". Dans l'énumération subséquente, le législateur indique aux aliénas (a) et (b) que la nationalité des navires ou des aéronefs faisant l'objet d'une poursuite, pas plus que le lieu de résidence ou le domicile de leur propriétaire n'affecte la compétence de la cour de connaître des sujets de réclamation:

22(3)

Pour plus de certitude il est déclaré que la compétence conférée à la Cour par le présent article s'étend

a) à tous les navires, canadiens ou non, quel que puisse être le lieu de résidence ou le domicile des propriétaires;

b) lorsque le droit d'action découle des alinéas j), k) et l) du paragraphe (2), à tous les aéronefs, canadiens ou non, quel que puisse être le lieu de résidence ou le domicile des propriétaires;

Pour sa part l'alinéa d) spécifie qu'en matière de privilège et hypothèque il importe peu "qu'ils existent en vertu de la Loi, de la Common Law ou de l'equity, ou qu'ils soient ou non créés en vertu du droit étranger".

Pour quiconque est quelque peu familier avec le droit d'amirauté, il apparaît évident que l'objectif du légis-

lateur dans la formulation de ces règles n'était que de confirmer des règles jurisprudentielles élaborées au cours des régimes antérieurs où le statut des étrangers ainsi que la sanction de leurs droits a retenu tout particulièrement l'attention.

Si ces règles sont par ailleurs appréciées dans le contexte de l'article 42 qui préserve le droit maritime canadien antérieur, sauf dans la mesure d'une modification expresse, le silence quasi complet de ce texte législatif en regard du statut des étrangers ne peut s'interpréter que comme la prolongation dans le temps des règles antérieures. D'ailleurs l'étude de la jurisprudence canadienne depuis 1972 confirme qu'à ce chapitre la compétence *rationae personae* du tribunal n'a subi que peu de modification.

Par ailleurs des Règles de la Cour fédérale perpétuent certaines pratiques antérieures telles:

- a) Signification à l'agent consulaire des procédures de saisie d'un navire étranger en matière de réclamations pour gages de marins ou possession dudit navire (règle 1003);
- b) Dépôt d'une garantie pour les dépens dans le cas d'un demandeur étranger (règle 446), avec une exception néanmoins en regard des poursuites par des marins pour leur salaire ou pour la perte de leurs vêtements et effets personnels dans une collision (règle 1014);

c) Procédure particulière pour signification des procédures à l'étranger i.e. signification ex juris (règle 307). A la différence des Règles d'amirauté antérieures, celles de la Cour fédérale ne déterminent pas les cas où une telle signification peut-être effectuée, mais octroient un vaste pouvoir discrétionnaire au juge saisi d'une telle demande (1278).

Dans ce contexte des procédures en amirauté il faut se rappeler la Règle 1001 qui indique que "Sauf dans la mesure où elles sont incompatibles avec une règle du présent chapitre i.e. règles spéciales de procédure en amirauté, les règles applicables aux autres procédures sont applicables aux procédures en amirauté".

Dans l'affaire The Ship Martha Russ jugée par la division d'appel (1279), suite à la décision du juge Collier en première instance (1280), il ressort des divers propos du juge Thurlow qu'au moins trois éléments doivent être considérés quant à la signification ex juris:

1. Le tribunal doit avoir compétence pour trancher le litige et en conséquence si le défendeur résidait au Canada, la déclaration pourrait lui être valablement signifiée. On se souviendra que dans The Ship Ferncliff (1281) la signi-

1278. Infra n. 1280.
1279. 51 D.L.R. (3d) 632.
1280. 37 D.L.R. (3d) 597.
1281. 1972^d C.F. 1337.

fication en dehors du ressort fut refusée par le juge Collier au motif que le chef invoqué de réclamation échappait à la compétence de la cour; d'ailleurs il en était arrivé à une conclusion similaire dans The Ship Ikaros (1282). Il faut préciser néanmoins que dans le second cas la division d'appel (1283) avait jugé ce prononcé prématuré puisque l'arrêt de la division d'appel dans The Robert Simpson Montreal Ltd. (1939 C.F. 1356) avait pour effet de statuer que les réclamations contre les manutentionnaires de marchandises après leur déchargement d'un navire pouvaient être soumises à la compétence de la cour; le tout n'affecte néanmoins pas la validité du principe à l'effet que la cour doit être compétente en l'espèce.

2. Le requérant doit satisfaire le tribunal des exigences formulées à la Règle 307, notamment démontrer qu'il a une bonne cause d'action contre ce défendeur.
3. La cause d'action ou les procédures engagées doivent avoir un point de rattachement national significatif. C'est ainsi par exemple qu'en première instance dans The Martha Russ (1284) on fit remarquer que lors d'une réclamation pour dommages à la cargaison, l'arrivée

1282. 1973 C.F. 483.
1283. 1974 C.F. 327.
1284. Supra n. 1280.

ultime des marchandises au Canada ne constituait pas un motif suffisant pour permettre une signification à des défendeurs étrangers responsables seulement d'un segment du transport qui s'était complètement déroulé entre deux pays étrangers (1285). Mais en dernière analyse les propos du juge Thurlow laissent entendre que bien que les éléments en question soient en tout ou en partie satisfaits, la discrétion de la cour demeure pleine et entière dans l'appréciation des faits et considérations portés à son attention. C'est ainsi par exemple que dans The Bentainer (1286) le juge Walsh distingua des circonstances assez similaires à celles rapportées dans l'arrêt précité The Martha Russ au motif que dans ce cas deux connaissements distincts avaient été émis plutôt qu'un seul dans celui qui retenait son attention; aussi autorisa-t-il la signification ex juris. Il est intéressant de noter que lorsque les biens du défendeur ont fait l'objet d'une saisie préalable par voie d'une action in rem, la cour sera plus encline à autoriser la signification en dehors du ressort; c'est peut-être en partie cette considération qui incita le juge Collier à se comporter différemment dans The Ships U.S.S. American Ranger et Calm Sea (1287) alors qu'il avait bien

1285. Il faut se souvenir qu'en approuvant cette décision la division d'appel a cru bon faire remarquer qu'elle n'en approuvait pas nécessairement les motifs: cf. supra n. 1279, à la p. 635.

1286. 1975 C.F. 288.

1287. 1974 C.F. 42.

pris soin de préciser dans The Martha Russ que le navire n'avait pas été arrêté (1288); à cette même occasion il précisa que cette autorisation était octroyée sans préjudice aux droits des défendeurs de s'inscrire ultérieurement en faux contre cette signification.

Enfin le juge Pratte indiqua dans Le navire Capricorn (1289), après avoir suspendu les procédures réelles lors d'une réclamation entre étrangers pour la possession d'un navire sous immatriculation étrangère jusqu'à l'adjonction de défendeurs étrangers par voie d'actions in personam, que cette condition n'autorisait pas ipso facto une signification ex juris au cas où il serait impossible de signifier les procédures au Canada.

En conséquence de son refus subséquent ainsi que de celui de la division d'appel d'autoriser cette signification ex juris au motif que le chef de réclamation n'avait aucune relation ni lien avec le Canada, si ce n'est la saisie-arrêt momentanée du navire, la Cour Suprême du Canada fut appelée à trancher cette demande. La décision majoritaire de 4 juges fut à l'effet, après avoir assumé la compétence réelle de la cour contre le navire, que l'autorisation d'une signification ex juris relevait du pouvoir discrétionnaire du tribunal et jugea, en l'autorisant, que les tribunaux in-

1288. Supra n. 1280, à la p. 599.

1289. 1975 C.F. 955, à la p. 960.

férieurs s'en étaient mal prévalus. Il ne fait par ailleurs aucun doute que l'arrêt préalable du navire au Canada fut déterminant en l'espèce. S'adressant à ce pouvoir discrétionnaire caractérisé surtout par la théorie du forum conveniens, le juge Ritchie au nom de la majorité soumit les observations suivantes:

In determining whether or not the Federal Court was justified in refusing to exercise its discretion in the present case, consideration must be given to the application of the doctrine of forum conveniens, and although the Federal Court does not appear to have given any consideration to this phase of the matter, it appears to me, as it apparently does to Laskin, C.J.C., that this is the most important question to be determined on this appeal. The factors affecting the application of this doctrine have been differently described in various cases, to some of which reference will hereafter be made, and they include the balance of convenience to all the parties concerned, including the plaintiff, the undesirability of trespassing on the jurisdiction of a foreign State, the impropriety and inconvenience of trying a case in one country when the cause of action arose in another where the laws are different, and the cost of assembling foreign witnesses.

In my view the overriding consideration which must guide the Court in exercising its discretion by refusing to grant such an application as this must, however, be the existence of some other forum more convenient and appropriate for the pursuit of the action and for securing the ends of justice. (1290)

Quant à la dissidence prononcée du juge en chef Laskin, elle est caractérisée par le doute sérieux que la seule saisie-arrêt du navire, bien que sous un chef de compétence autorisée de la Cour, puisse en l'absence d'autres

1290. 1976 - 65 D.L.R. (3d) 195, à la p. 123.

éléments canadiens de rattachement, être suffisant pour justifier une signification ex juris, car dès lors la procédure in rem n'aurait pour objet que de forcer une comparution personnelle. Sa réserve fut formulée dans les termes suivants:

We have here a foreign plaintiff as well as foreign defendants, and the only contact of any of the issues between those parties with Canada lies in the arrest of the ship in a Canadian port. It would be one thing if that arrest was made to enforce an asserted maritime lien but no such lien exists in the present case, and the plain fact is that the arrest was a coercive act to compel appearance (see *The Heinrich Bjorn* (1885), 10 P.D. 44 at pp. 53-4) without any other incident relating either to parties or to issues that would connect it with the territorial jurisdiction of the Federal Court. When Pratte, J., concluded that the Federal Court had jurisdiction over the ship he was asserting territorial jurisdiction only without (as his later decision on service ex juris showed) any determination that jurisdiction as to the claims for relief should be taken in respect of the parties named in the proceedings.

A Court like the Federal Court, invested with statutory jurisdiction to entertain specified claims for relief, cannot reasonably extend Rule 307 so far as to allow a foreign plaintiff to pursue one or more of such claims against a foreign defendant by giving leave to serve him ex juris when none of the incidents allegedly giving rise to the claims arose in Canada or had any contact with Canada. In short, merely because the Federal Court is competent under its governing statute to entertain certain causes of action, it does not follow that this alone can be a proper basis for directing service ex juris under Rule 307. It would be an astonishing gloss to put upon that Rule and a rejection of all considerations of international comity.

If the claims for relief here are considered without taking into consideration the presence of the ship in Canada, I can see no possible ground upon which a Court in this country could properly assert

jurisdiction over the parties by way of giving leave for service ex juris. Does then the arrest of the ship in a Canadian port alter the situation when its ownership and possession are claimed under a contract of sale made out of Canada but whose enforcement is sought in a Canadian Court? Unless the arrest of the foreign ship is made to enforce a maritime lien, which is not this case, I see no ground upon which a foreign plaintiff can be given leave to serve a foreign defendant ex juris if there are no contracts with the local forum apart from the arrest. (1291)

Suivant son opinion, en ces circonstances seule l'existence d'un privilège maritime justifierait une telle intervention judiciaire. En toute déférence des opinions de cet éminent juriste dont l'approche reflète certes celle à l'endroit d'autres juridictions, nous devons néanmoins au chapitre de la juridiction d'amirauté nous rallier à l'observation suivante du juge Ritchie qui reflète une préoccupation de tous les temps et un caractère distinctif essentiel, sauf à devoir l'amputer d'attributs essentiels et de mettre en cause même sa raison d'être:

Je crois important de souligner que des considérations particulières existent en matière d'application du droit maritime et de la réglementation de la marine marchande et, à cet égard, il convient de renvoyer à un passage du jugement dissident de lord Simon dans l'affaire *The Atlantic Star* (précitée), à la p. 197, qui me semble exprimer de façon frappante l'application que doit recevoir en amirauté le droit in rem. Lord Simon dit notamment:

[Traduction] (8) Les navires se dérobent facilement. Le pouvoir de les saisir dans n'importe quel port et d'intenter une action in rem est de plus en plus nécessaire, compte tenu de la coutume de la propriété unique des navires et l'usage des pavillons de complaisance. Un grand pétrolier, naviguant avec négligence, peut causer des dommages considérables aux plages ou à d'autres navires; il évitera soigneusement les ports situés dans le ressort d'un tribunal "compétent". Si la partie lésée parvient à le saisir ailleurs, on opposera énergiquement (comme le font les appelantes en l'espèce) que: "Le défendeur n'a aucun lien avec le tribunal, si ce n'est qu'il a été saisi dans son ressort". Mais souvent, ce sera la seule façon d'obtenir justice.

(9) La "recherche d'un tribunal" est de fait inévitablement liée au concept du privilège maritime et à l'action in rem. Chaque port constitue automatiquement un choix possible en matière d'amirauté. Cela peut être très ennuyeux pour certains défendeurs; mais de façon générale, le système sert incontestablement les fins de la justice. (1292).

En dernière analyse, il apparaît raisonnable d'affirmer que la compétence rationae personae n'a subi qu'une seule modification significative, soit en regard des actions pour collision entre navires, et que par conséquent les autres principes juridiques antérieurs continueront vraisemblablement à régir cette dimension particulière de la compétence maritime.

Chapitre 3: Compétence Ratione rei.

En contre partie de l'énoncé de principe relatif aux actions in personam apparaissant au paragraphe 43(1), le paragraphe 43(2) en émet un similaire en regard des actions réelles ou in rem:

1292. Id., pp. 127-128. Voir nos commentaires supra p. 284.

Sous réserve du paragraphe (3), la compétence conférée à la Cour par l'article 22 peut être exercée en matière réelle pour toute demande relative à un navire, à un aéronef, à d'autres biens ou à tout produit de leur vente qui a été consigné au tribunal.

Quant à la réserve du paragraphe 43(3), elle énonce une règle de droit maritime qui a déjà fait l'objet d'une abondante jurisprudence, mais une analyse plus attentive permettra aussi de déceler l'introduction d'un concept juridique nouveau. Elle se lit ainsi:

Nonobstant le paragraphe (2), la compétence conférée à la Cour par l'article 22 ne peut être exercée en matière réelle relativement à une demande dont il est fait mention aux alinéas 3), f), g), h), i), k), m), n), p), ou r) du paragraphe (2) de l'article 22 à moins que, au moment où l'action est intentée, le navire, l'aéronef ou les autres biens qui font l'objet de l'action n'aient pour propriétaire en equity celui qui en était propriétaire en equity au moment où la cause d'action a pris naissance.

Enfin une dérogation majeure à la disponibilité des procédures réelles est contenue au paragraphe 43(7) qui édicte la défense suivante:

Aucune action réelle ne peut être intentée au Canada pour une demande relative à

- a) un navire de guerre, un garde-côte ou un bâtiment de police;
- b) un navire possédé ou exploité par le Canada ou une province, ou une cargaison qui y est embarquée, lorsque ce navire est en service pour le compte du gouvernement; ou

c) un navire appartenant à un Etat souverain autre que le Canada ou exploité par un tel Etat, ou toute cargaison qui y est chargée, relativement à toute cause d'action, lorsque, au moment où la cause d'action a pris naissance ou l'action est intentée, ce navire était utilisé exclusivement à des fins gouvernementales et non commerciales.

Toutes ces dispositions sont très lourdes de signification juridique et leur compréhension ne s'avère possible que par référence à certains principes traditionnels de droit maritime de conception anglo-saxonne. Aussi leur historique fera-t-il l'objet de quelques commentaires.

Section 1: Historique en Angleterre.

Ainsi qu'il le fut souligné au cours de toute cette étude, l'un des traits caractéristiques des juridictions d'amirauté fut l'utilisation de la procédure in rem en vertu de laquelle les tribunaux ne procédaient pas uniquement à l'endroit de la personne du défendeur, mais aussi de certains biens utilisés ou impliqués dans une aventure maritime (1292a). Nous nous abstenons intentionnellement d'indiquer que ces biens appartenaient à la personne qui autrement aurait été poursuivie personnellement, car tel n'était pas toujours le cas; c'est d'ailleurs le fondement de cette règle qui est contenue au paragraphe 43(3) de la Loi sur la Cour fédérale, ce qui fera l'objet d'un développement ultérieur. Ainsi que l'illustre et le démontre si bien le Dr. F.L. Wiswall Jr. au chapitre sixième de son oeuvre précitée (1293) et intitulé "The Evolution of the Action In Rem"

1292a. Voir à ce sujet nos commentaires antérieurs relatifs aux règles procédurales particulières aux juridictions d'amirauté; supra p. 280 et ss.

1293. Supra n. 26.

l'origine de cette procédure est pour le moins obscure et méconnue, ce qui a sans doute contribué à l'émergence de diverses théories souvent contradictoires. Il n'est certes pas de notre intention de nous attarder à ces difficultés puisque ce sujet outrepassé certes notre compétence et déborderait des cadres de la présente étude qui n'est que d'identifier la nature de cette compétence *ratione rei*.

Abstraction étant donc faite de ces controverses ainsi qu'aux conséquences de chacune de ces théories en matière de droit maritime substantif, il importe quand même de souligner les traits caractéristiques de cette procédure.

Dans The Parlement Belge, le juge Brett de la Cour d'appel de la Haute Cour de Justice commente ainsi sur le mécanisme et la raison d'être de l'action *in rem*:

This proposition would determine the first question in the present case in favour of the protest, even if an action *in rem* were held to be a proceeding solely against property, and not a procedure directly or indirectly impleading the owner of the property to answer to the judgment of the Court. But we cannot allow it to be supposed that in our opinion the owner of the property is not indirectly impleaded. The course of proceeding, undoubtedly, is first to seize the property. It is, undoubtedly, not necessary, in order to enable the Court to proceed further, that the owner should be personally served with any process. In the majority of cases brought under the cognizance of an Admiralty Court no such personal service could be effected. Another course was therefore taken from the earliest times. The seizure of the property was made by means of a formality which was as public as could be devised. That formality of necessity gave notice of the suit to the agents of the owner of the property, and so, in substance, to

him. Besides which, by the regular course of the Admiralty, the owner was cited or had notice to appear to show cause why his property should not be liable to answer to the complainant. The owner has a right to appear and show cause, a right which cannot be denied. It is not necessary, it is true, that the notice or citation should be personally served. But unless it were considered that, either by means of the publicity of the manner of arresting the property or by means of the publicity of the notice or citation, the owner had an opportunity of protecting his property from a final decree by the Court, the judgment in rem of a Court would be manifestly contrary to natural justice. In a claim made in respect of a collision the property is not treated as the delinquent per se. Though the ship has been in collision and has caused injury by reason of the negligence or want of skill of those in charge of her, yet she cannot be made the means of compensation if those in charge of her were not the servants of her then owner, as if she was in charge of a compulsory pilot. This is conclusive to show that the liability to compensate must be fixed not merely on the property but also on the owner through the property. If so, the owner is at least indirectly impleaded to answer to, that is to say, to be affected by, the judgment of the Court. It is no answer to say that if the property be sold after the maritime lien has accrued the property may be seized and sold as against the new owner. This is a severe law, probably arising from the difficulty of otherwise enforcing any remedy in favour of an injured suitor. But the property cannot be sold as against the new owner, if it could not have been sold as against the owner at the time when the alleged lien accrued. This doctrine of the Courts of Admiralty goes only to this extent, that the innocent purchaser takes the property subject to the inchoate maritime lien which attached to it as against him who was the owner at the time the lien attached. The new owner has the same public notice of the suit and the same opportunity and right of appearance as the former owner would have had. He is impleaded in the same way as the former owner would have been. Either is affected in his interests by the judgments of a Court which is bound to give him the means of knowing that it is about to proceed to affect those interests, and that it is

bound to hear him if he objects. That is in our opinion, an impleading. The case of The Bold Buccleugh (Moo. P.C. 267) does not decide to the contrary of this. It decides that an action in rem is a different action from one in personam and has a different result. But it does not decide that a Court which seizes and sells a man's property does not assume to make that man subject to its jurisdiction. (1294)

Les traits caractéristiques de cette procédure seraient donc les suivants:

1. Sa mise en oeuvre s'opère par la saisie de biens du défendeur par le tribunal.
2. Elle ne se fonde pas uniquement sur la théorie de la personnification de navire puisqu'elle met en cause la personne du défendeur qui serait autrement recherché en responsabilité.
3. Etant différente de l'action in personam, ses conséquences juridiques sont différentes.

En regard du premier point, les juges Fry et Lupes commentèrent ainsi dans The Cella:

Fry L.J.:

The arrest enables the Court to keep the property as security to answer the judgment, and unaffected by chance events which may happen between the arrest and the judgment.

Lupes L.J.:

From the moment of the arrest the ship is held by the Court to abide the result of the action, and the rights of parties must be determined by

the state of things at the time of the institution of the action, and cannot be altered by anything which takes place subsequently. (1295)

Ces remarques illustrent donc que la Cour, en procédant à la saisie-arrêt du navire, le garde en garantie pour la satisfaction éventuelle d'un jugement et le soustrait de même aux risques et aléas qui pourraient découler subséquemment de son opération ou exploitation.

Quant au second point, il faut s'en rapporter aux propos du juge Jeune dans The Dictator qui a tenté de décrire les conséquences d'une action in rem dans les cas de comparution d'un défendeur :

It appears to me consonant with common sense that if the owners have had no personal notice, and are not, save in the sense indicated in the Parlement Belge before the Court, the effect of its judgment should be limited to the res in its hand, but that, if the owners appear to contest or reduce their liability, they should be placed in the same position as if they had been brought before the Court by a personal notice. (1296)

En reconnaissant le bien-fondé de cette décision, le juge A.L. Smith de la Cour d'Appel tint les propos suivants dans The Gemma (L.R. 1899 p. 285, à la p. 291) :

I would point out that, if the defendants had not appeared, and the proceedings had throughout been solely in rem, the judgment or decree, according to the practice of the Admiralty Court, would have been not as in the present case, con-

1295. 1888 - 13 P.D. 82, à la p. 88.
1296. 1892 P.D. 304, aux pp. 320-321.

demning the "defendants in damages and costs but would have condemned the ship alone. (1297)

Suivant notre appréciation, l'une des faiblesses de ces deux citations réside en ce qu'elles n'élaborent pas sur ce qu'il faut entendre par comparution des défendeurs, notamment lorsque ces derniers n'ont pas été assignés personnellement et ne font qu'assister en défense de l'action intentée contre le navire.

Enfin en regard du troisième élément, le juge Bateson a fait sien dans The Goulandris les propos d'un auteur éminent (Abbott on Shipping) qui soulignait ainsi la force probante d'un jugement in rem découlant d'une action du même type, ce qui constitue certes l'une de ses caractéristiques les plus significatives:

In the case of a judgment in rem the Court directs that the res, and not the defendant's interest in the res, be sold. In other words, it determines on the disposition and status of the res. To this extent a judgment in rem binds third parties ... (1298)

Quant à l'action in rem, elle s'appuie sur deux fondements juridiques distincts. Le premier, auquel une section

-
1297. 1899 P.D. 285, à la p. 291. Dans The Burns (L.R. 1907 P.D. 137, à la p. 144), le Master of the Rolls, le juge Collins reconnu cette assertion en disant: "... The proceeding in rem does indirectly affect the owners, that is to say, it indirectly affects them as persons, but it is only indirectly that it does affect them".
1298. L.J.R. (n.s.) 1927, vol. 96 Adm. p. 85, à la p. 92.

entière a déjà été consacrée (1299), est l'existence d'un privilège maritime à l'encontre du bien concerné ainsi que cette théorie fut élaborée par Sir John Jervis du Conseil privé dans The Bold Buccleugh en 1852 (1300).

Le second est l'octroi par voie législative d'un droit d'action réelle qui ne crée un privilège sur le bien qu'au moment de la saisie autorisée par le tribunal, soit une distinction du Bold Buccleugh en ce qui concerne la convertibilité d'un privilège maritime et d'une action in rem. C'est d'ailleurs en ces termes que Lord Watson dans The Henrich Björn reconnaissait et distinguait ces deux fondements juridictionnels à l'action in rem:

We have been informed that under the recent practice of the Admiralty Court the remedy is also given to creditors of the shipowner for maritime debts which are not secured by lien; and in that case the attachment of the ship, by process of the Court, has the effect of giving the creditors a legal nexus over the proprietary interest of his debtor, as from the date of the attachment.

The position of a creditor who has a proper maritime lien differs from that of a creditor in an unsecured claim in this respect, -- that the former, unless he has forfeited the right by his own laches, can proceed against the ship notwithstanding any change in ownership, whereas the latter cannot have an action in rem unless at the time of its institution the res is the property of his debtor. (1301)

1299. Supra p. 340 et ss.

1300. E.R. vol. 13, p. 884.

1301. 1886 - 11 A.C. 270, à la p. 277.

Il ressort donc de ces propos que, sauf lorsque un privilège maritime existe, le bien qui fait l'objet d'une action in rem doit être demeuré la propriété du défendeur dont on invoque la responsabilité. Par ailleurs dans The Two Ellens (1302) et The Pieve Superiore (1303), il fut clairement établi qu'un droit statutaire de poursuite in rem ne conférait pas en soi un privilège maritime.

Par ailleurs en 1862, le Dr. Lushington avait émis en partie ce principe qui veut qu'en présence d'un droit statutaire de poursuite in rem contenu dans une loi de l'année précédente le demandeur ne puisse saisir que le navire qui a donné naissance au droit de poursuite, et à cet égard, commentait ainsi dans The Ironsides, alors qu'un demandeur avait entrepris de poursuivre un "navire-soeur" (sister ship) du défendeur:

I am of the opinion that the jurisdiction conferred upon the Court is confined to the arrest of the ship in which the goods are carried into England or Wales. (1304)

Ce principe observé tacitement au cours des âges et incontesté jusqu'à ce qu'un obiter contraire fut formulé dans la décision précitée du Henrich Björn, fut formellement reconnu ou restoré dans The Beldis (1305) alors que le Président du

1302. 4 P.C. 161 en 1873.

1303. 5 P.C. App. en 1874.

1304. E.R. vol. 167, p. 205, à la p. 210.

1305. 1936 P. 51.

tribunal, Sir Boyd Merriman, s'est appliqué à démontrer que cette procédure in rem ne pouvait prévaloir qu'à l'encontre des biens du défendeur qui faisaient l'objet ou étaient à l'origine de la contestation.

La plupart des décisions antérieures laissent entendre par ailleurs que seuls les navires peuvent faire l'objet d'une poursuite in rem, ce qui n'est certes pas le cas. C'est pourquoi, également dans The Beldis, le Président cru son devoir de signaler ce fait et soumit l'observation suivante en regard des propos précités du Henrich Björn:

This statement is not of course exhaustive, because under neither heading need the res necessary be a ship: it may be the cargo, or the proceeds of the ship or cargo, and arrest of the cargo may include arrest of the freight. (1306)

La question de déterminer les catégories de biens soumis à la procédure in rem en est une très complexe et soulève de nombreuses difficultés puisqu'il faut considérer à la fois le chef de réclamation ainsi que les concepts applicables de droit substantif; ce dernier sujet échappe de toute évidence aux termes de référence du présent travail. Néanmoins la jurisprudence a dégagé certains principes généraux que nous désirons souligner.

Une action réelle s'adresse à cette catégorie de biens qui, étant partie à une aventure maritime, donne lieu

à une réclamation, contractuelle ou délictuelle, qui s'y rapporte. La première partie de cette proposition tend à souligner le caractère volontariste ou concensuel de l'entreprise, c'est-à-dire qu'une partie consente, d'une façon formelle ou tacite, à ce que ses biens soient destinés ou participent à une expédition maritime; quant à la seconde, elle réfère à un droit d'action judiciaire qui prend naissance, est relié ou découle de cette participation. D'une façon générale ces biens pourront être le navire et ses appareils, sa cargaison et son fret, suivant les circonstances, ainsi que la précédente citation le suggère.

La décision la plus illustrative sur ce point est certes celle du House of Lords dans The Gas Float No. 2 confirmant celle de la Cour d'appel (1307) où un demandeur recherchait une indemnité de sauvetage à l'endroit d'un aide à la navigation, à la dérive, décrit comme ressemblant à un navire et ancré dans des eaux navigables.

Bien qu'il faille distinguer entre les principes de droit substantif applicable au sauvetage et la juridiction in rem de la Cour, ce jugement n'en demeure pas moins des plus révélateurs. Les conclusions de Lord Herschell furent d'une part que cette structure particulière ne constituait pas un navire, car non destinée à la navigation, et d'autre part

que la juridiction du tribunal ne s'étendait pas à tous les biens se trouvant en péril en mer, notamment ceux qui s'y trouvent accidentellement. Les extraits suivants méritent mention:

That a ship or vessel, with her apparel and cargo, and flotsam, jetsam and logan, which have formed part of one or other of these, are subject of salvage, is clear law.

But the Admiralty Division, equally with the Court of Appeal, thought the float could not be regarded as a ship or vessel. I agree with them. It was not constructed for the purpose of being navigated or of conveying cargo or passenger. It was, in truth, a lighted buoy or beacon.

It was however argued that, even if the float be not a ship or vessel, the award of salvage can nevertheless be supported, inasmuch as the Admiralty jurisdiction has jurisdiction to award salvage in respect of every object, no matter what, which, being in peril at sea (or, since the extension of Admiralty jurisdiction in waters within the body of a county), has been saved from that peril.

Not a single decision, not even a dictum, of any English judge was cited to your Lordships as an authority for this wide view of the Admiralty jurisdiction [...]. Moreover, so far as the English statutes which have been referred to throw any light on the matter, in my opinion they not only do not favour the view contended for, but, on the contrary, seem to me to indicate that the Legislature regarded salvage as confined to ship apparel and cargo, or what had formed part of these, and to freight which was being earned by carriage of the cargo.

But if the Admiralty jurisdiction has been hitherto confined to the salvage of ship and cargo, or that which has formed part of one of them, I do not think the extension of it to a floating beacon can be justified merely because it is property connected with navigation; and I think it would not be easy to define the limits of the jurisdiction if it were so extended. (1308)

C'est au cours de leur analyse de la jurisprudence américaine, ainsi que de certaines décisions anglaises, que les juges de la Cour d'appel et du House of Lords ont mis en doute le pouvoir du tribunal de sanctionner une réclamation de sauvetage à l'endroit d'estacades de bois qui s'étaient trouvé par hasard à la dérive en mer, c'est-à-dire sans qu'ils fassent l'objet d'un transport maritime. Lord Herschell crut devoir préciser qu'il n'était pas nécessaire que la cargaison soit ou ait été transportée à bord d'un navire pour qu'elle puisse faire l'objet d'une action in rem, songeant certes à ces cas où les estacades sont touées par des navires ou dans les temps modernes à ces plate-formes de forage qu'on transporte en mer, mais à toute fin utile il réserva sa décision à ce sujet (1309).

Ainsi qu'il en fut fait état dans les décisions concernant The Gas Float No. 2, "navire" désigne ce bâtiment conçu pour la navigation ou le transport des passagers ou marchandises (1310), soulignant ainsi l'importance de la dimension conceptuelle. D'une façon sans équivoque, la Cour d'appel statua dans The Graighall (1311) qu'un quai flottant, fixé d'une façon permanente à la berge tout en pouvant s'élever ou s'abaisser avec les marées, ne constituait pas un navire. A la lumière des arrêts The Bilbao (1312) et Everard v. Kendall (1313), cette

1309. Id., aux pp. 344 et 345.

1310. Voir aussi The Mac, 3 P.D. 145.

1311. 1910 L.J.R. (n.s.) vol. 79, p. 73.

1312. E.R. vol. 167, p. 72.

1313. 5 C. Pleas 428.

juridiction n'engloberait pas les navires mus par des rames, mais il appert difficile de découvrir si cette règle ne vaut qu'en matière de collision ou seulement en regard des lois statutaires édictant une telle réserve.

L'étude de la jurisprudence démontre également que cette compétence s'étend aux navires abandonnés par leur équipage (derelict) et ceux qui sont devenus des épaves (wreck), ainsi qu'à leurs apparaux ou équipements. Des citations antérieures ont démontré que ce principe vaut à l'égard de la cargaison qui aurait été jetée hors du navire ou s'en serait échappée. La cargaison fera parfois l'objet d'une saisie-arrêt non pas nécessairement pour introduire une réclamation contre ses propriétaires, mais afin de forcer le propriétaire du navire à remettre au tribunal le fret qui aurait pu être gagné. Le Dr. Lushington élabore ainsi ce principe dans The Flora, un cas de collision:

It is clear that the owners of cargo on board a vessel which has occasioned a collision are in no respect responsible for the damage, as they have no right of interference or control over the ship, and therefore cannot be to blame. But it is also clear that all the property which is on board the ship, and is the property of the shipowner, is liable, and therefore the cargo is usually arrested by the plaintiffs in order to obtain payment of the freight to which the shipowner would have been entitled. (1314)

Le recours à une saisie-arrêt étant une arme procédurale des plus redoutables et efficaces, il pourrait par

ailleurs, s'il était utilisé à mauvais escient, être la source de sérieux préjudices, notamment en perturbant l'exploitation commerciale d'un navire. Aussi est-ce un principe de droit d'amirauté que quiconque ressort à cette procédure injustement ou de mauvaise foi en conséquence de sa négligence grossière, devra compenser la victime ainsi que l'a indiqué le Conseil Privé dans The Evangelismor (1315).

Si par ailleurs des biens saisis dans une action in rem sont vendus sous autorité judiciaire, le prix d'adjudication déposé au greffe du tribunal tiendra lieu et place du navire lui-même; ainsi en a décidé le Conseil Privé dans The Neptune (1316) et ce principe fut intégralement respecté par la suite dans The New Eagle (1317). Sir Gorell Barness élabora sur le sujet dans The Optima en indiquant que bien que dans ces circonstances une réclamation pouvait être intentée à l'encontre du produit de l'adjudication judiciaire déposée en cour, elle ne pouvait l'être à l'encontre de produit d'une vente privée en possession d'un individu:

This is the first time I have heard of a claim being made against the proceeds of sale of property in the hands of someone who has sold it, not being the Court. Where the proceedings are in rem against the property, and the property has been arrested and sold by the Court, it is true that -- the Court having the proceeds in its hands, and having freed the property by vir-

-
1315. E.R. vol. 14, p. 945.
1316. E.R. vol. 12, p. 584.
1317. E.R. vol. 166, p. 441.

tue of the sale from all liens and claims against it in the hands of the purchasers, who take it by virtue of the title conferred by the Court -- the Court retains the proceeds to answer certain claims which might have been made against the property. There may be a question as to what those claims are. That principle has nothing to do with the case where goods or ships are sold by agents who retain the proceeds. In such a case the liens which existed against the res remain, and travel with the res into the hands of whoever chooses to buy, and those liens can be enforced by process against the res, in whosoever hands it is, subject to question of laches. (1318)

○ La pratique s'est très tôt développée, afin de libérer les biens saisis de l'autorité judiciaire et d'ainsi permettre leur libre circulation, de leur substituer une garantie, monétaire ou autre acceptable aux parties et au tribunal, à l'encontre de laquelle les réclamations pourraient être satisfaites. Ces garanties peuvent être de deux ordres: l'une dite commune ou totale, laquelle est égale à la valeur des biens saisis ou la limite légale de responsabilité d'un propriétaire de navire (1319) et devient le gage commun des créanciers et l'autre dite particulière ou partielle afin de satisfaire une réclamation dont le montant n'atteint pas la valeur des biens saisis. Dans le second cas, il fut indiqué dans The Roberta (1320) qu'une garantie d'exécution produite au profit

1318. 1905 L.J.R. (n.s.) vol. 74 Adm. 94, à la p. 96.

1319. La législation anglaise et canadienne, contient des dispositions relatives aux limites de responsabilité des propriétaires de navires qui s'inspirent de celles contenues dans les Conventions internationales de Bruxelles de 1924 et 1957, cf. art. 651 et ss. de la Loi sur la marine marchande du Canada, 1970 S.R.C. c. S-9.

1320. L.R. 1938 P.D. 1.

d'un demandeur ne bénéficiait pas à un autre, auquel cas il lui sera nécessaire de procéder à la saisie-arrêt du navire pour faire valoir sa réclamation. Il existe bien des garanties personnelles d'exécution fournies non pas au tribunal, mais personnellement à un demandeur, afin de prévenir la saisie-arrêt éventuelle d'un navire. Ces dernières n'ont rien en commun avec les actions in rem et leur valeur ne s'apprécie que dans le contexte d'une action personnelle fondée sur une obligation contractuelle.

En regard de ces garanties d'exécution, autres que la dernière catégorie, les tribunaux furent le théâtre de vifs débats en vue de déterminer les sommes maximales de compensation auxquelles un demandeur satisfait pouvait prétendre ainsi que le mode de satisfaction de tels jugements.

Dans The Orient le Conseil privé a formulé la règle à l'effet que les remèdes in rem et in personam ne s'excluent pas mutuellement et que par conséquent ils peuvent être cumulés en vue d'une compensation pleine et entière, soit un principe similaire à celui que Sir John Nicholl avait observé en 1834 dans The Triune (1321); ainsi étaient répudiées les décisions contraires du Dr. Lushington dans The Hope (1322) en 1840 et The Volant (1323) en 1842. Sir Joseph Napier s'était exprimé en ces termes à cette occasion:

-
1321. E.R. vol. 166, p. 348.
1322. E.R. vol. 166, p. 531.
1323. E.R. vol. 166, p. 616.

If the security for damages adjudged and not paid was insufficient, as if the owners of the ship were responsible but insolvent, the respondents would have had a cumulative remedy by proceeding in rem in the Court of Admiralty; but it could only be to realize one compensation for the same cause of action. Where there is a remedy both in personam and in rem, a person who has resorted to one of the remedies may, if he does not get thereby fully satisfied, resort to the other. (1324)

Au surplus, dans la décision précitée The Beldis, on s'applique à qualifier trois aspects de cette question qui fut abordée dans l'affaire précitée The Dictator ainsi que dans The Gemma (1325) et The Joannis Vatis (No. 2) (1326):

1. Une seconde saisie de navire ne sera point autorisée si la garantie d'exécution fournie atteignait au moins la valeur du navire;
2. Dans le cas contraire, l'excédent du jugement peut être exécuté contre le navire qui a déjà fait l'objet d'une saisie-arrêt, mais seulement jusqu'à concurrence de sa valeur.
3. Alternativement, concurremment ou subsidiairement, cet excédent peut faire l'objet d'une poursuite in personam et être exécuté contre tout autre bien du défendeur.

C'est en ces termes que Sir Boyd Merriam résuma ces règles:

-
1324. L.J.R. (n.s.) 1871 vol. 40 Adm. p. 29, à la p. 31.
1325. 1899 P.D. 285.
1326. 1922 P.D. 213.

It is true that, unless the defendant appears to an action in rem, satisfaction of the judgment is limited to the value of the res, but if the defendant appears, the action proceeds in personam as well as in rem. In such a case, as where the action is brought in personam in the first instance, execution can issue against any property of the defendant, including any surplus value of the res over and above the amount for which bail has been given: see The Dictator (1892 P. 304), The Gemma (1899 P. 285), The Joannis Vatis (No. 2) (1922 P. 213). (1327)

Section 2: Historique au Canada.

Rien n'est moins surprenant que d'affirmer que, vu la nature de son mandat, les principes décrits précédemment ont trouvé leur expression dans la jurisprudence de la Cour de l'Echiquier siégeant en amirauté. Compte tenu de ce fait, les prochaines remarques se limiteront à souligner le particularisme de la législation canadienne ainsi qu'à identifier des décisions jurisprudentielles qui ont pu contribuer à qualifier cette compétence *ratione rei*.

Le principe de la disponibilité de l'action in rem contenu au paragraphe 19(2) était assujéti aux réserves exprimées aux paragraphes 18(3) et (4) ainsi que 20(1) de la Loi sur l'Amirauté, mais encore fallait-il le lire dans le contexte de cette partie du paragraphe 18(1) stipulant que cette compétence s'étendait aux mêmes choses et s'exerçait de la même manière et dans la même mesure que la juridiction exercée par la

1327. Supra n. 1305, aux pp. 75 et 76.

Haute Cour de Justice en Angleterre. Ce sujet a déjà fait l'objet de divers commentaires, notamment cette mention à l'effet qu'en vertu du paragraphe 18(5), une réclamation d'indemnité de sauvetage pouvait être exercée dans une action in rem contre un aéronef comme si cet aéronef était un navire.

C'est par ailleurs l'article 26 qui disposait des cautionnements en substitution des biens saisis:

26(1) Dans toute action dont est saisie la Cour, un cautionnement peut être reçu pour garantir l'exécution tant du jugement de la Cour que de celui de quelque cour d'appel, et la Cour peut refuser la mainlevée de tous biens à sa garde légale tant que ce cautionnement n'aura pas été fourni; et, dans tout appel d'un arrêt ou d'une ordonnance de la Cour, la cour d'appel peut rendre et faire exécuter son ordonnance à l'encontre de la caution, de la même manière que si le cautionnement avait été déposé à la cour d'appel.

(2) Le terme "biens" au présent article, comprend "navire". (S.R., c. 1, art. 26)

Malgré ces dispositions législatives fragmentaires, la Cour de l'Echiquier aurait exercé sa compétence sans difficultés majeures; tout au moins s'il y en a eu, la jurisprudence n'en fait que très peu état.

Le principe à l'effet que dans une action seulement in rem le fond de compensation est égal au produit de la vente des biens saisis, ou du navire, en l'espèce, est illustré d'une façon non équivoque dans The SS Starstad (1328).

Dans The Gloucester No. 26, le juge Anglin fit remarquer que la comparution d'un capitaine -- propriétaire d'un navire poursuivi en sa capacité de propriétaire, et non de capitaine, dans une action in rem faisait en sorte que le jugement puisse porter sur sa responsabilité personnelle et excéder la valeur du navire:

I find that the defendant Captain Noël was the owner of the Gloucester No. 26 and at the material time in question was navigating his vessel as its master, and hold that he was sued and appeared in his capacity as owner and not in his capacity as master. Although the action is in rem, the judgment is a personal judgment against him without reference to the value of the res as such, subject, however, to any privilege of limiting his liability which the Canada Shipping Act may accord him. (1329)

Quant à l'affaire Mary McLeod v. The Ontario-Minnesota Pulp and Paper Company Ltd. and Gordon K. Gage (1955 R.C.E. 344), elle illustre qu'une estacade de bois ne satisfait pas à la définition de navire.

Enfin le recours à l'action in rem est sujet à la satisfaction de certaines autres conditions relatives à la compétence territoriale du tribunal, ainsi que l'a

clairement indiqué la Cour Suprême du Canada dans The D.C. Whitney (1329a); aussi en serait-il fait état dans le titre troisième de notre étude consacré à la compétence ratione territoriae (1329b).

Section 3: Régime de la Cour fédérale.

Paragraphe 1: Principe général de disponibilité de l'action in rem.

Les dispositions précitées de la Loi sur la Cour fédérale permettent d'affirmer que les principes fondamentaux de la compétence ratione rei, sauf dans quelques cas qui seront soulignés, sont demeurés en substance inchangés, et cette affirmation se vérifie notamment à la lecture des Règles spéciales de procédure en amirauté (Règles 1000 à 1009) des Règles de la Cour fédérale. Cette assertion se confirme dans The Ship Armar où le juge Collier indique que la Loi sur la Cour fédérale n'a pas pour résultat de modifier le droit maritime canadien, c'est-à-dire ses dispositions substantives, et conclut qu'une action in rem contre un navire n'est possible que lorsque la responsabilité de ses propriétaires est engagée; or en l'espèce la réclamation se fondait sur des services d'aconage fournis à la demande

1329a. 1907 - 38 R.C.S. 303.

1329b. Infra p. 617 et ss., mais plus particulièrement à la p. 627 et ss.

des affréteurs ou de leurs agents, et non de la part de ses propriétaires et par conséquent les demandeurs ne pouvaient la faire valoir contre le navire. Ce principe découle vraisemblablement de l'article 42, mais néanmoins il aurait été plus prudent pour ce juge d'introduire une réserve quant aux cas de privilèges maritimes. Quoi qu'il en soit, il s'exprime ainsi:

Avant que ne soit adoptée la Loi sur la Cour fédérale, la Cour de l'Echiquier, en sa juridiction d'amirauté, tenait de la législation sa compétence pour entendre toute réclamation en matière d'approvisionnements nécessaires. La législation autorisait le demandeur à faire valoir ses droits in rem sous réserve qu'il établisse la responsabilité des propriétaires, en dehors de toute responsabilité statutaire. A mon avis, les articles de la Loi sur la Cour fédérale relatifs à la compétence d'amirauté, n'ont pas modifié les dispositions antérieures. (1330)

Cette règle de fond relative à la disponibilité de l'action in rem qualifie d'une façon générale la compétence prévue à l'article 22. Quant aux biens soumis à une telle procédure, le législateur réfère au paragraphe 43(2) "à un navire, à un aéronef, à d'autres biens ou à tout produit de leur vente qui a été consigné au tribunal", ce qui ne suggère aucun changement significatif aux règles antérieures de droit maritime canadien, sauf dans les cas des paragraphes 22(2)(j), (k), et (l) où on pourra se prévaloir d'une action in rem contre un aéronef.

Paragraphe 2: Règles particulières quant
aux conditions d'exercice.

La réserve du paragraphe 43(3) a pour objet de préciser que sous certains chefs de réclamation prévus au paragraphe 22(2), une action in rem ne pourra être dirigée contre les biens litigieux que si leur propriétaire en equity au moment de l'introduction de l'action est la même qu'au moment où la cause d'action a pris naissance. De toute évidence cette disposition législative constitue une tentative de formuler cette règle, élaborée dans la jurisprudence maritime anglaise et transmise par la suite au Canada, qui distingue entre

- a) le droit statutaire de poursuite in rem qui ne peut s'adresser qu'à l'encontre de la propriété des défendeurs eux-mêmes personnellement responsables, et
- b) la compétence inhérente de poursuite in rem lors de l'existence d'un privilège maritime, laquelle permet, nonobstant un changement de propriété, de poursuivre ces mêmes biens.

En effet la plupart des chefs de réclamation qui ont été omis tombent dans l'une des deux catégories suivantes:

- 1) La règle prévue au paragraphe 42(3) n'a tout simplement pas sa raison d'être ou est absolument inappli-

cable car ces réclamations concernent le titre, la propriété, la possession ou l'utilisation même du navire, ou encore une charge hypothécaire ou autre le grevant. Ce sont les paragraphes 22(2)(a), (b), et la première partie de (c).

2) La règle prévue au paragraphe 42(3) entrerait en conflit avec la théorie sous jacente aux privilèges maritimes. Ce sont les alinéas suivants:

- deuxième partie de (c): prêt à la grosse et sur facultés
- (d): dommages causés par un navire
- (j): sauvetage
- (o): émoluments de l'équipage
- (q): contribution à l'avarie commune, constituant un privilège par voie consensuelle.

Cependant il ne faudrait pas trop se méprendre sur le but exact de cette disposition, et nous nous expliquons, car le lecteur aura sans doute remarqué que les alinéas 22(2)(1) et (s) ont été omis de notre analyse; ces deux chefs de réclamation concernent d'une part les services de pilotage et d'autre part les droits exigibles pour l'utilisation de dock, de port ou de canaux. Il est bien évident par ailleurs que la jurisprudence n'a pas reconnu ipso facto de privilèges maritimes pour ces créances, sauf dans la mesure où un texte législatif l'a édicté, et par conséquent il apparaît logique de rechercher les motifs qui ont pu inciter le législateur à

permettre dans ces cas une poursuite contre un navire malgré que ses propriétaires ne soient pas les mêmes que lorsque la cause d'action a pris naissance. Coïncidence peut-être, mais au Canada ces chefs de créances appartiennent dans la plupart des cas à la Couronne qui procure les services d'aide à la navigation; aussi ne serait-il pas juste de croire que le législateur a voulu protéger l'autorité publique en créant ce qu'un auteur canadien dénomme des "quasi privilèges maritimes" (1331). Cet auteur offre par ailleurs à ce sujet l'observation suivante:

Additionally, The Federal Court Act, S.C. 1970, c. 1, places an unpaid owner of a dock facility, or a harbour or canal authority for unpaid harbour, dock or canal charges, in a position roughly similar to the holder of a maritime lien (with important differences) with the result that such "quasi-maritime liens" are now enforceable against the ship itself regardless of any intravening change of ownership. (1332)

Il est néanmoins surprenant que le législateur ait choisi d'opérer de tels changements d'une façon aussi voilée, car il apparaît assez bizarre d'introduire des principes aussi importants de droit substantif par le biais d'une législation régissant l'organisation judiciaire. (Aussi ne serait-il pas surprenant qu'un plaideur invoque l'argument à l'effet que cette technique législative dans une loi d'organisation judiciaire ne peut étendre le champs d'application de la théorie

1331. STONE, A.J., Let the Boat Buyer Beware, 1974 Osgoode Hall L.J. 643, note 1.

1332. Ibid.

des privilèges maritimes qui relève du droit substantif, et qu'en l'absence d'une disposition expresse sur le sujet, le droit antérieur n'est point modifié.

Si tels sont les effets de la nouvelle loi, ces mesures, quelques bienfaitantes qu'elles puissent être pour les autorités publiques canadiennes, ne sont cependant pas exemptes d'aspects négatifs, notamment les suivants:

1. La création de tels privilèges maritimes voilés qui affectent le navire lui-même, fera en sorte que les acquéreurs de navires exigeront de plus considérables garanties de la part des anciens propriétaires afin de se protéger d'éventuelles réclamations de cette nature.
2. L'Etat se facilite des recours contre les biens des nouveaux propriétaires de navires, sans pour autant que leur responsabilité personnelle n'ait été engagée, plutôt que contre leurs prédécesseurs dont la gestion personnelle a été déficiente.
3. Vu le vocabulaire très libéral de ces dispositions, les propriétaires privés de dock, de port ou de canaux, car ils existent bel et bien au Canada, se voient octroyer un traitement aussi privilégié que celui de la Couronne en semblables circonstances.
4. Enfin, pour la même raison qu'en 3 ci-haut, la Cour fédérale pourrait se prêter à un jeu de "forum shopping" de la part d'individus ou d'Etats étrangers qui tenteraient de soutirer des avantages évidents du particularisme de ce chef de compétence.

Le fait par ailleurs que cette disposition ne précise pas ce qu'il faut entendre par le concept de "même propriétaire en equity" ne devrait pas soulever de sérieux débats en ces temps modernes où la pratique de co-propriété des parts d'un navire semble décroître, mais il y aurait quand même un avantage évident à en préciser la portée puisque les lois maritimes canadiennes retiennent ce concept et que les paragraphes 22(2)(a) et (b) en font état.

Enfin il importe de souligner que ce paragraphe introduit, à notre avis, dans notre droit d'amirauté une anomalie grave qui opère un recul par rapport à la compétence antérieure. En effet la règle établie au paragraphe 43(3) risque de faire en sorte, lorsque un des chefs de réclamation qu'elle englobe crée en vertu d'un droit étranger un privilège maritime, à la différence du droit maritime canadien qui n'en reconnaît pas, et qu'il y a eu un changement des propriétaires du navire entre le moment où la cause d'action a pris naissance et celui où l'action est intentée, que la Cour devra refuser le recours à une action in rem; cette situation fut illustrée par l'affaire The Ship Strandhill (1333) sous le régime antérieur. Certains argumenteront que la définition de "droit maritime canadien" et l'article 42 contiennent des éléments qui préservent cette compétence inhérente in rem, mais notre opinion serait à l'effet que le paragraphe 43(3)

1333. *Supra* n. 799.

opère une modification expresse au droit antérieur. Cette interprétation, si elle était retenue, serait d'autant plus déplorable qu'elle dépouillerait cette juridiction d'amirauté d'une compétence antérieure jugée aussi bien distincte qu'exclusive. Il ne faudrait pas croire que l'affaire The Ship Ioannis Daskaletis (1334) est une autorité à l'encontre de cette suggestion puisque dans ce cas la demanderesse intervenante qui disait tenir un privilège maritime en vertu du droit américain pour avoir effectué des réparations nécessaires n'exerçait qu'un recours in personam visant la distribution du produit d'une vente judiciaire. Néanmoins il appert qu'un moindre mal aurait été de prévoir que cette règle ne s'applique pas dans le cas où un navire a fait l'objet d'une valide saisie-arrêt préalable par la Cour à la demande d'une tierce partie, et ce tout au moins afin de disposer en un seul temps du plus grand nombre possible de réclamations.

Paragraphe 3: Prohibition de l'action in rem.

A la différence du paragraphe 43(3), le paragraphe 43(7) ne soumet pas l'exercice d'une action in rem à une condition particulière, mais prohibe d'une façon absolue cette procédure. Le premier alinéa vise les navires voués à l'accomplissement de fonctions publiques évidentes, c'est-à-dire "un navire de guerre, un garde-côte ou un bâtiment de police", quelque soit par ailleurs leur nationalité.

Quant au second, il étend cette règle à "un navire possédé ou exploité par la Canada ou une province, ou une cargaison qui y est embarquée, lorsque ce navire est en service pour le compte du gouvernement" (1335). Quoique moins apparent, le caractère public de telles activités ne disparaît pas pour autant mais ces situations pourront certes être plus difficiles à identifier. La première remarque consiste à indiquer que le tout ne bénéficie qu'aux autorités fédérales et provinciales, et non pas aux autorités étrangères dont le statut est déterminé à l'alinéa suivant. Il faut de plus noter que ce navire doit être possédé ou opéré par ces mêmes autorités publiques; il semblerait donc que cette règle ne s'appliquerait pas dans la vaste majorité des cas de chartes-parties au temps ou au voyage où le Canada ou une province est l'affréteur, mais une charte coque-nue fera de ces derniers des quasi-proprétaires et des opérateurs. Enfin en pareilles circonstances il faudra que le navire ait été en service pour le compte du gouvernement; ce nouveau vocabulaire qui n'a jamais subi d'interprétation judiciaire donnera certainement lieu à d'intéressantes observations par les tribunaux. Cette

1335. Si le Bill C-61 prévoyant l'adoption d'un Code Maritime du Canada, devenait loi, le dernier membre de phrase serait remplacé par le suivant: "..., lorsque ce navire est en service exclusivement ou principalement pour des fins non commerciales". cf. Première Session, Trentième Législature (23-24 Eliz. II, 1974-75), Art. 5(1) et Annexe I, Item 7.

prohibition englobe aussi les cargaisons embarquées dans des navires jouissant eux-mêmes de l'exemption, mais la règle est silencieuse quant au statut de marchandises gouvernementales à bord de navires soumis à la procédure in rem.

L'alinéa 43(7)(c) détermine le statut des navires d'un Etat souverain étranger et énonce qu'une action réelle ne pourra être exercée à l'encontre d'un "navire appartenant à un Etat souverain autre que le Canada ou exploité par un tel Etat, ou toute cargaison qui y est chargée, relativement à toute cause d'action, lorsque, au moment où la cause d'action a pris naissance ou l'action est intentée, ce navire était utilisé exclusivement à des fins gouvernementales et non commerciales".(1336). Cette règle est d'une part complémentaire du premier alinéa et d'autre part parallèle du second. Ce texte introduit deux éléments absents de l'alinéa précédent:

- a) un critère alternatif dans le temps pour déterminer le champ d'application de l'exemption. De toute évidence le législateur a fait en sorte qu'on ne puisse procéder à la saisie-arrêt d'un bien qui pourrait soit mettre en cause la responsabilité d'un souverain étranger, soit gêner sa commande du navire;
- b) l'autre réfère au concept "d'utilisation exclusivement

1336. Si le Bill C-61 devenait loi, ce dernier membre de phrase serait remplacé par le suivant "... ce navire était en service exclusivement ou principalement pour des fins non commerciales". cf. Supra n. 1335.

à des fins gouvernementales et non commerciales" qui fut l'objet de vives critiques par le passé. En effet avec l'émergence toujours accentuée de flottes commerciales étatiques, notamment possédées ou exploitées par les pays dits de l'Europe de l'Est, on fit souvent valoir qu'en raison de leur soustraction traditionnelle au processus judiciaire, les navires de ces pays jouissaient d'un privilège indû et discriminatoire qui faisait en sorte de dépouiller les créanciers d'un recours des plus efficaces et légitimes. Or la communauté internationale dut réagir à ces pressions politiques et en conséquence élabora dans la Convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant les immunités des navires d'Etat (Bruxelles - 1926) et le Protocole additionnel à cette Convention (Bruxelles - 1934) ce principe désormais incorporé dans le droit canadien.

Cette nouvelle règle a donné récemment lieu à la formulation du commentaire suivant:

The attempts of the Quebec Courts, in *Venne* and other cases at about the same time, to break away from the absolute immunity doctrine in the end proved unavailing. But other forums in Canada have had more success in accepting this distinction between public and private activities. For example, Canada is a party to two international agreements where the dichotomy is drawn. The 1958 Geneva Convention on the territorial Sea and the Contiguous Zone, referred to earlier, contains special rules applicable to government ships, other than warships, "operated for commercial purposes". Article 31 of the recent Vienna Convention on Diplomatic

Relations contains the same basic distinction. More importantly, subsection 43(7) of the Federal Court Act and clause B1-10 of the Maritime Code Bill recognize a restrictive immunity doctrine that would only protect warships, coastguardships, police vessels and ships "used exclusively in non-commercial activity by or on behalf of the government of that state. (1337)

Le lecteur notera sans doute que bien que cette prohibition n'est formulée qu'en regard des actions in rem, il est fort peu probable qu'une action personnelle puisse être maintenue à l'encontre d'un souverain étranger car rien dans cette loi ne laisse supposer que les principes de droit substantif à ce chapitre aient été modifiés. Ceci constitue à notre avis une autre illustration du caractère très particulier et ad hoc de certaines de ces règles qui ne permettent pas en conséquence une interprétation a contrario. Aussi est-ce une des raisons pour laquelle nous déplorons la formulation négative de ces règles qui laissent planer une indécision quant aux éléments qui y sont absents.

Paragraphe 4: Projet législatif en regard des "navires-soeurs".

Un dernier commentaire en regard de la compétence ratione rei aura pour objet d'indiquer un changement anticipé, et imminent suggère-t-on, dans le droit maritime canadien. Celui-ci concerne la nature des biens qui peuvent faire l'objet d'une poursuite in rem, notamment cette règle traditionnelle

qui veut que ce ne soit que les biens qui soient à l'origine de la cause d'action, et nul autre. Or si la Loi sur la Cour fédérale n'a pas modifié ce principe, l'article B1-20 du Bill C-61 intitulé Loi sur le Code maritime permettrait des poursuites contre d'autres navires du défendeur personnellement responsable, lesquelles on dénomme "navires-soeurs" (sister ship). Cette nouvelle règle aurait pour objet de favoriser les recours des créanciers lorsque le navire original persiste dans son absence des limites territoriales du Canada, est perdu ou est hors de service, contre d'autres navires que le propriétaire original y fait naviguer. Cet article qui énonce cette nouvelle règle, aussi bien que celles relatives aux privilèges maritimes et quasi privilèges maritimes, se lirait ainsi:

B1-20. (1) Dans toute procédure civile concernant un navire, intentée devant la Cour d'Amirauté sous la forme d'une action réelle, que ce soit en vertu du présent Code ou autrement,

a) si une demande est formulée contre une personne qui, au moment où s'est produite la cause d'action, en était le propriétaire ou l'affréteur, que cette demande donne ou non naissance à un privilège maritime,

(i) le navire peut, conformément aux Règles de la Cour, être saisi, si cette personne, au moment où la saisie est effectuée, en est le propriétaire ou l'affréteur, ou,

(ii) à l'exception des demandes formulées en vertu des alinéas 22(2)(a), (b) et (c) de la Loi sur la Cour fédérale, tout autre navire dont cette personne est propriétaire au moment où la saisie est effectuée peut, conformément à ces mêmes Règles, être saisi; et

b) si une demande est formulée en vertu de l'alinéa 22(2)(a), (c), (l) ou (s) de la Loi sur la Cour fédérale ou si une autre demande qui donne naissance à un privilège maritime est formulée, le navire peut, conformément aux Règles de la Cour, être saisi, qu'il ait changé ou non de propriétaire entre le moment où s'est produite la cause d'action et celui où la saisie est effectuée.

(2) Pour l'application du présent article, "affréteur" désigne la personne qui a, légalement ou conventionnellement, la possession et l'usage ou seulement l'usage d'un navire; et "propriétaire" comprend toute personne, autre qu'un créancier hypothécaire, qui est propriétaire bénéficiaire d'un navire.

Tandis que l'alinéa 1(a)(i) énoncerait la règle traditionnelle régissant le droit statutaire d'action in rem, soit celle présentement contenue au paragraphe 43(3) de la Loi sur la Cour fédérale, bien qu'elle soit étendue aux affréteurs et non seulement aux propriétaires, l'alinéa 1(a)(ii) aurait pour effet de l'étendre aux autres navires du même propriétaire ou affréteur sauf lorsque quelque titre ou droit relatif à un navire particulier est en jeu, auquel cas seul ce navire peut être saisi. Quant à l'alinéa 1(b) il codifierait la règle contenue implicitement au paragraphe 43(3) de la Loi sur la Cour fédérale, sauf qu'en plus à notre avis il restaurerait la règle traditionnelle, hélas implicitement perdue sous l'empire de la Loi sur la Cour fédérale qui veut qu'un navire grevé d'un privilège maritime puisse en tout temps faire l'objet d'une action réelle basée sur les faits qui lui ont donné naissance.

Cependant puisque aucun amendement n'est prévu au paragraphe 43(3) de la Loi sur la Cour fédérale, dès lors il pourrait y avoir conflit possible entre cette disposition et celle prévue à l'alinéa B1-20(1)(b) du Bill C-61, c'est-à-dire lorsque un privilège maritime existe en vertu d'un droit étranger mais non en vertu du droit maritime canadien.

La tendance de divers Etats au cours des dernières années fut, en matière maritime, de permettre un plus grand éventail de recours, et c'est ainsi que cette nouvelle approche à inspiré les rédacteurs de l'article 3 de la Convention Internationale pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer (Bruxelles - 1952).

Naff serait par ailleurs celui qui pourrait croire que ce nouveau principe sera exempt de difficultés car ce serait se méprendre sur la complexité organisationnelle des entreprises de transport maritime. On ne peut néanmoins que se féliciter de cette initiative du législateur canadien et espérer que les tribunaux feront preuve d'une aussi grande ingéniosité dans l'élaboration des règles qui qualifieront l'exercice de ce recours.

Il est intéressant de noter qu'un principe similaire (sauf en ce qui concerne l'affrèteur) fut introduit en Angleterre à l'article 3(4) du Administration of Justice Act, 1956 (ch. 46) et a fait l'objet du commentaire suivant de la part du juge Willmer dans The Elefterio (L.R. 1957, P.D. 179, à la p. 185):

In my judgment that proposition rests upon a misconception of the purpose and meaning of section 3(4). As it appears to me, that subsection, so far from being a restrictive provision, is a subsection introduced for the purpose of enlarging the Admiralty jurisdiction of the court. As I view it, its purpose is to confer, and to confer for the first time in England, the right to arrest either the ship in respect of which the cause of action is alleged to have arisen or any other ship in the same ownership. That is an entirely new right so far as the law of England is concerned, although it previously existed in other countries, including Scotland; and the reason for conferring that right now is for the purpose of bringing this country into line with other countries as a result of an international convention. (1338)

Cette extension de compétence donnera certes lieu à l'élaboration de nouveaux concepts quant aux moyens et limites de compensation des créanciers, mais elle semble aussi signifier, tout au moins partiellement, le déclin du rôle prédominant des privilèges maritimes, dont la caractéristique était de préserver un recours autrement aléatoire. Aussi lors de son adoption faudra-t-il élaborer sur les principes qui furent émis dans The Beldis afin de parfaire l'inventaire des recours réels disponibles.

Aussi en dernière analyse regrettons-nous que le droit et la législation canadienne, et aussi celle projetée sur le sujet de la compétence *ratione rei* en matière maritime soient d'une complexité aussi inutile qu'inexplicable, ce qui

1338. 1957 P.D. 179, à la p. 185; voir aussi The Potbus, 1969 P.D. 136.

contribue grandement à perpétuer l'aspect rébarbatif de ce sujet, mais par ailleurs combien important en droit maritime.

Titre 3: Compétence ratione territoriae.

La dernière dimension de la compétence de la Cour fédérale en matière maritime consiste en sa compétence ratione territoriae, laquelle s'entend en deux sens distincts qui seront analysés d'une façon successive

Chapitre 1: Critères territoriaux en regard de la compétence ratione materiae.

Nos remarques seront brèves sur ce sujet qui a déjà fait l'objet de nombreux commentaires. Qu'il suffise de se rappeler en regard de l'Angleterre les propos antérieurs relatifs aux principes fondamentaux de compétence qui reposaient à l'origine non pas seulement sur des sujets de réclamations, mais encore fallait-il que les événements qui leur avaient donné lieu se soient déroulés en haute mer, hors des limites d'un corps de comté. Par la suite, soit à compter de 1840, le législateur anglais étendit cette compétence en faisant abstraction des limites territoriales traditionnelles de l'Amirauté, mais à l'occasion en y substituant d'autres contraintes; aussi y avait-il souvent nécessité de scruter chacun de ces nouveaux chefs de compétence afin d'en déterminer les paramètres géographiques.

Au Canada, la Loi sur l'Amirauté de 1934 abondait dans le même sens à la différence que suivant l'article 18(1),

cette juridiction d'amirauté s'étendait et devait s'exercer relativement à toutes les eaux navigables, à marée et sans marée, qu'elles soient naturellement navigables ou qu'elles soient artificiellement devenues, et bien que ces eaux soient dans les limites d'un corps de comté ou autre district judiciaire; à ce sujet les propos du juge Jackett en 1969 dans l'affaire MacMillan Bloedel (1339) ont certes été les plus révélateurs. Par ailleurs, tout comme en Angleterre, certains chefs de réclamations étaient soumis à des critères territoriaux particuliers, mais dans une proportion beaucoup moindre vu notamment la présence du paragraphe 18(3).

Quant au régime de la Cour fédérale, il s'écarte d'une façon quasi absolue de ces contraintes territoriales et ce nouveau principe trouve sa reconnaissance officielle à l'alinéa 22(3)(c):

Pour plus de certitude il est déclaré que la compétence conférée à la Cour par le présent article s'étend

(a) ...

(b) ...

(c) à toutes les demandes, que les faits y donnant lieu se soient produits en haute mer ou dans les limites des eaux territoriales, intérieurs ou autres du Canada ou ailleurs et que ces eaux soient naturellement ou aient été rendues navigables, et notamment, sans restreindre la portée générale de ce qui précède, dans le cas de sau-

vetage, aux demandes relatives aux cargaisons ou épaves trouvées sur les rives de ces eaux. (1340)

Notre appréciation personnelle est que cette disposition contribuera à dissiper bien des doutes quant à l'étendue de la compétence de la cour, notamment avec l'expression "... en haute mer ou dans les limites des eaux territoriales, intérieures ou autres du Canada ou ailleurs ..."; le tout devrait donc assurer une suprématie quasi-complète aux principes élaborés aux paragraphes 22(1) et (2).

Quant à l'expression "ou ailleurs", elle suggère une double interprétation: (1) tout d'abord, elle pourrait référer à ces incidents qui peuvent survenir non sur des eaux navigables, mais sur terre tels les cas de dommages à des navires en radoub dans des chantiers maritimes ou des dommages à la cargaison après leur déchargement, ainsi qu'on peut en déduire

1340. Si le Bill C-41 devenait loi, cet alinéa se lirait dorénavant ainsi: "à toutes les demandes, que les faits y donnant lieu se soient produits en haute mer ou dans les limites des eaux canadiennes, au sens que le Code maritime donne à cette expression; et notamment, ... (etc.)"; cf. Art 5(1) et Annexe I, item 7, paragraphe 2. Bien qu'il ne puisse s'agir que d'une erreur rédactionnelle, il est impossible de retracer une définition de "eaux canadiennes" dans le Code maritime qui correspond à l'Annexe III de ce bill; voir art. 1 d'interprétation du Bill C-61. On a sans doute voulu référer à la Loi sur le Code maritime qui correspond à tout le bill lui-même. Aussi à l'article 3, l'expression "eaux canadiennes" est défini comme désignant "la mer territoriale du Canada ainsi que toutes les eaux intérieures du Canada, qu'elles soient naturellement navigables ou qu'elles le soient devenues artificiellement".

de l'affaire Robert Simpsons décidée par la division d'appel et dont le caractère demeure néanmoins maritime; (2) on pourrait également faire valoir que cette même expression vise ces chefs de réclamations qui originent dans les eaux territoriales, intérieures ou autres d'un pays étranger, ou sur terre en ces mêmes pays tout en conservant leur caractère maritime, et c'est évidemment celle qui apparaît plus plausible.

Nous ne pouvons par ailleurs que déplorer cette omission projetée dans le Bill C-41 car, aussi inintentionnel que puisse paraître ce geste, il incitera à la présentation éventuelle d'exceptions déclinatoires de compétence.

Enfin la toute récente décision du juge en chef Jackett de la Cour fédérale dans Le navire Santa Maria constitue peut-être la première formulation d'un principe qui semble avoir été sous-jacent à une abondante jurisprudence en regard des sujets de compétence maritime. Aussi est-ce en ces termes que tout d'abord il exposa le problème pour ensuite en formuler les éléments de solution:

Néanmoins, selon l'argumentation de l'appelante (et c'est le seul véritable argument avancé par celle-ci au cours des débats devant cette cour), il appert, suivant la déclaration, que toute la cause contractuelle d'action ainsi invoquée se situe géographiquement hors du Canada et que, par conséquent, cette cause d'action ne relève pas de la compétence d'un tribunal canadien et, en particulier, n'est pas du ressort de la Division de première instance. Si je comprends bien, cet argument est fondé sur une restriction implicite qui limiterait l'objet de la

compétence d'un tribunal à une question qui prendrait naissance à l'intérieur des limites géographiques où la Cour peut exercer sa compétence.

et

Vu l'absence de jurisprudence directement reliée à la question, je ne suis pas convaincu que les litiges relatifs à la compétence d'amirauté soient soumis à des limitations géographiques implicites. Dans une affaire d'amirauté (et, autant que je sache, dans toute autre affaire présentée devant n'importe quel tribunal), quand il n'existe pas de limitation expresse, il n'y a pas de raison de conclure à l'existence d'autre limitation géographique implicite de la compétence de la Cour que celle relative à la nécessité de remettre une assignation à un défendeur à l'intérieur du ressort géographique de la Cour, sauf si une autorité compétente donne la permission de délivrer une assignation ex juris. (1341)

Aussi est-il maintenant à propos de s'attarder à ce que désigne véritablement l'expression "compétence ratione territoriae" du tribunal, à savoir sa sphère territoriale de compétence.

Chapitre 2: Sphère territoriale de compétence.

L'importance d'analyser la sphère territoriale de compétence de la Cour provient de ce que l'environnement maritime dans lequel sont posés certains gestes judiciaires, tels la signification des brefs d'assignation et des mandats de saisie-arrêts, ajoutera une autre dimension au particularisme

1341. 1976 C.F. 324, aux pp. 334 et 335.

déjà connu de certaines procédures. Par l'expression "sphère territoriale de compétence de la Cour", il faut entendre son milieu géographique embiant qui correspond aux confins des limites territoriales à l'intérieur desquelles ses gestes auront toute la force probante nécessaire pour être exécutoires, sujet néanmoins aux règles complémentaires ou additionnelles qui pourront être applicables. A quelques reprises par le passé ce sujet a retenu l'attention des tribunaux anglais qui formulèrent alors des principes qui trouvèrent par la suite leur champ d'application au Canada; ces deux régimes retiendront donc brièvement l'attention après quoi une analyse des dispositions pertinentes de la Loi sur la Cour fédérale sera de mise.

Section 1: En Angleterre.

L'étude de la jurisprudence en vue de retracer les principes juridiques sous-jacents à la sphère territoriale de compétence civile de l'Amiral ou de la Haute Cour d'Amirauté n'a point procuré les résultats escomptés puisqu'il fut impossible de retracer une décision exhaustive sur le sujet.

Néanmoins en 1860 le House of Lords dans l'affaire Castrique v. Imrie et al eut à considérer la validité d'un jugement rendu en France à l'encontre d'un navire britannique et à cette occasion formula un commentaire auquel les tribunaux référèrent à nombreuses reprises par la suite. Ce dernier est attribué au juge Blackburn qui s'exprima en ces termes:

We may observe that the words as to an action being in rem or in personam, and the common statement that the one is binding on third persons and the other not, are apt to be used by English lawyers without attaching any very definite meaning to those phrases [...] we think the inquiry is first, whether the subject matter was so situated as to be within the lawful control of the state under the authority of which the Court sits and, secondly whether the sovereign authority of that state has conferred on the Court jurisdiction to decide as to the disposition of the thing, and the Court has acted within its jurisdiction. If these conditions are fulfilled, the adjudication is conclusive against all the world. (1342)

Quelque intéressante et révélatrice qu'ait pu être la première de ces règles, son contenu demeure abstrait en ce qu'elle n'élabore pas sur ce qu'il faille entendre par un situs géographique assujetti au contrôle légal de l'Etat sous la juridiction duquel siège le tribunal. Quelques années plus tard, soit en 1876, l'importante question de déterminer les frontières territoriales de l'Angleterre devait surgir dans l'affaire The Queen v. Keyn (1343), soit lors d'une poursuite criminelle contre un capitaine d'un navire étranger dont la conduite reprehensible était à l'origine de la perte de la vie d'une citoyenne anglaise à bord d'un navire anglais à la suite d'une collision survenue alors qu'il naviguait à quelques milles des côtes anglaises. Cette décision qui donna lieu à des commentaires érudits sur le sujet et dont l'importance fut indéniable à l'époque, eut le mérite d'indiquer que ces frontières

1342. 4 H.L. 414, à la p. 429.. Soulignement ajouté.
1343. 2 Ex. D. 63.

correspondaient (1) en général à la ligne de marée basse, (2) à ces eaux comprises dans le corps d'un comté et (3) à ces eaux adjacentes au territoire où des installations portuaires ou autres avaient été érigées. Abstraction étant faite de savoir si les tribunaux anglais pouvaient connaître des infractions criminelles commises dans la mer territoriale par des sujets étrangers, un corollaire sous-jacent à ces remarques était donc à l'effet que la force probante des gestes judiciaires ne pouvait s'étendre au delà de ces limites géographiques, sauf dans la mesure où le Parlement autoriserait une extension de cette zone ou que le droit international reconnaisse un territoire maritime plus vaste.

En regard du sujet qui retient plus particulièrement notre attention, l'extrait suivant de Sir R. Phillimore à l'effet que les navires de commerce qui mouillent dans un port étranger se soumettent aux lois de ce pays apparaît des plus révélateur en vue de la formulation d'une règle peut-être plus générale:

A foreign merchant vessel going into the port of a foreign state subjects herself to the ordinary law of the place during the period of her commorancy there; she is as much a *subditus temporaneus* as the individual who visits the interior of the country for the purpose of pleasure or business. (1344)

A notre avis, et ce bien que seul le sujet des ports ait fait l'objet de cette observation, l'important critère con-

tenu dans cette observation consiste à rechercher ces éléments qui permettent d'interpréter la présence d'un navire commercial étranger à l'intérieur du territoire maritime d'un Etat comme une soumission, volontaire il va sans dire, aux lois de ce pays et par conséquent à son système judiciaire.

Par ailleurs la même année dans In re Smith et al, il fut donné à ce juriste l'occasion de formuler la règle de la province territoriale des défendeurs afin de mettre en oeuvre la compétence du tribunal:

In this case the Court would, if the Insulana could have been arrested within the territorial jurisdiction, have had jurisdiction so far as the res was concerned; but it would, under the old law, have possessed no jurisdiction in personam over the owners of the res unless they could have been served with a citation within the territorial jurisdiction.

If I accede to the application I should be exercising a jurisdiction in personam over persons for doing an act at a time when they were without the territorial jurisdiction of the Court. (1345)

Cette même année, dans un cas analogue caractérisé aussi bien par l'absence du navire que des défendeurs eux-mêmes des limites territoriales de compétence de la Cour, une solution identique fut adoptée dans The Vivar (1346). Cependant les incidents qui ont marqué l'affaire Borjesson and Wright v. Carlberg (1347) pourraient, si on ne les apprécie

1345. 1876 1 P.D. 300, aux pp. 301 et 302.

1346. 1876 - 2 P.D. 29.

1347. 3 A.C. 1317 et 1322.

dans leur contexte, contribuer à ajouter à la complexité de cette question. Il s'agissait en l'occurrence de statuer sur la légalité d'un mandat de saisie-arrêt exécuté contre un navire étranger qui, tout en ayant quitté un port étranger d'escale à destination de son port d'attache, naviguait encore dans les eaux territoriales du pays sous l'autorité duquel le tribunal saisi agissait; on conclua à la nullité de cette saisie-arrêt en faisant remarquer, parmi bien d'autres motifs, que les officiers judiciaires chargés de son exécution ne pouvaient s'en prévaloir pour arrêter un navire qui a déjà entrepris son voyage. Il faut remarquer toutefois que cet incident avait été marqué par au moins trois irrégularités graves, à savoir (1) un mandat vicié qui autorisait le démantèlement du navire, (2) un zèle indû dans l'arrêt du navire qui avait été effectué par plusieurs individus qui avaient pourchassé le navire en mer et (3) un démantèlement partiel du navire; aussi le House of Lords fit-il remarquer que la force ne devait pas être utilisée pour ramener un navire à un port d'escale qu'il venait de quitter. Suivant notre appréciation, cette décision fut motivée plus par les sérieux vices de procédures qui ont accompagné la saisie-arrêt du navire que par une dérogation au principe de la soumission volontaire antérieure au droit du pays visité, quoique en regard de cette dernière question on puisse se demander si un départ définitif vers une destination étrangère n'opère pas un terme à cette soumission, ce dont nous nous permettons de douter.

Enfin l'affaire The Nautik fit valoir que lorsque un bref in rem est signifié en l'apposant au mât du navire, sans par ailleurs qu'un mandat d'arrêt puisse être exécuté en conséquence du départ clandestin et précipité du navire de la sphère territoriale de compétence du tribunal, la compétence de la Cour demeure entière du fait de cette signification et aussi cette dernière peut-elle procéder à son audition. A cette occasion le juge Bruce tint les propos suivants:

To confer jurisdiction it is not, I think, necessary that the property, the subject matter of the suit, should be actually in the possession of the Court or under the arrest of the Court: it is enough that it should, according to the words of Lord Chelmsford, in the case of Castrique v. Imrie, "To be within the lawful control of the state under the authority of which the court sits." (1348)

Section 2: Au Canada.

Une contribution majeure de la Cour Suprême du Canada à la jurisprudence maritime relative à l'exercice de la compétence territoriale provient sans contredit à l'affaire The D.C. Whitney dans laquelle elle se prononça sur la validité de la saisie-arrêt d'un navire américain en conséquence d'une poursuite fondée sur une collision survenue dans les eaux territoriales américaines entre deux navires américains situés sur les Grands Lacs. La question en litige consistait donc à déterminer si, dans ces circonstances où un

1348. 1895 P.D. 121, à la p. 124.

navire procède dans des eaux territoriales étrangères sans avoir l'intention d'y faire une escale, simplement en conséquence d'impératifs géographiques ou de navigation, une saisie-arrêt peut être effectuée. Le juge Davis qui formula la décision majoritaire répondit par la négative, et à cette occasion offrit les propos révélateurs suivants:

This is not a personal action but one entirely in rem, and while it is enough to confer jurisdiction in an action in rem that the property should be in the lawful control of the state under the authority of which the Court sits, and that the sovereign authority has conferred jurisdiction as stated by Lord Chelmsford in the case of *Castrique v. Imrie*, at page 446, I do not think that the *D.C. Whitney*, a foreign ship, while sailing from one port of a foreign country to another port of that country and passing through, in the course of her voyage, one of the channels declared by convention or treaty to be equally free and open to the ships, vessels and boats of both countries, can be said to be within any jurisdiction conferred on any Canadian court by the sovereign authority in the control of the Dominion of Canada, even though that channel happened to be Canadian waters. If the res had entered into any of the ports, harbour or havens of Canada for safety, shelter or commercial purposes of any kind, she might then fairly be said to have submitted to any Admiralty jurisdiction the courts of Canada had a right to exercise towards her.

The summons, the affidavits and the warrant were all issued and made before even the ship came into Canadian waters.

Nay, we would have to go further and hold that the arrest of the ship would be legal even if she was exercising her right of innocent passage through the territorial waters.

I do not think that that is the law. Jurisdiction only attaches over the res when it comes or is brought within the control or submits to the jurisdiction of the court and not till then. Such

jurisdiction does not exist against a ship passing along the coast in the exercise of innocent passage or through channels or arms of the sea which, by international law or special conventions, are declared free and open to the ships of her nationality, unless expressly given by statute. (1349)

Bien que, dans cette décision une emphase toute particulière fut mise sur le traité de libre navigation entre les deux pays concernés, il n'en demeure pas moins, à la lumière des illustrations subséquentes, que le principe à l'effet que la compétence territoriale de la Cour ne peut découler d'éléments artificiels ou accidentels conserve toute sa signification, et en conséquence faut-il rechercher, tout au moins à l'endroit des navires étrangers, ces faits qui permettent de conclure à une soumission au système judiciaire canadien. Quant aux propos de dissidence du juge Idington, lesquels pourraient laisser croire à ce que la seule présence d'un navire étranger dans les limites territoriales canadiennes satisfait la compétence territoriale du tribunal, ils seraient plutôt le résultat d'une appréciation différente des faits qui furent portés à l'attention de la Cour.

La même année, le juge Hodgins de la Cour de l'Echiquier qui avait décidé en première instance l'affaire The D.C. Whitney, subséquentement renversée par la Cour Suprême, eut à reconsidérer un problème similaire, à la différence cependant

que la collision s'était produite en eaux canadiennes et que les défendeurs avaient procédé à une comparution inconditionnelle, ne soulevant cette exception déclinatoire de compétence territoriale qu'à la toute fin de procédures. Aussi jugea-t-il dans The Ship Milwaukee (1350) que la décision précédente de la Cour Suprême ne trouvait pas son application dans le présent cas puisque les faits pertinents laissaient croire à une soumission à la compétence de la Cour par le défendeur, et que bien plus l'argument fondé sur le droit de passage inoffensif était absent; le bien fondé de ce prononcé et des distinctions établis avec The D.C. Whitney fut reconnu subséquent dans The Ships Amazonas and Montezuma (1351) et The Prince Albert (1352).

Bien qu'aucune disposition de la Loi sur l'Amirauté ne spécifiait les limites territoriales de compétence de la Cour de l'Echiquier en sa juridiction d'amirauté, il ne faisait par ailleurs aucun doute que son autorité s'étendait à tout le territoire canadien, incluant son territoire maritime, et ce indépendamment de son organisation territoriale. Cette affirmation se fonde sur l'article 3(2) qui indiquait que "Le président et les juges puînés de la Cour de l'Echiquier possèdent et exercent dans tout le Canada la juridiction d'amirauté de la Cour" (soulignement ajouté). Cependant la difficulté théo-

-
- 1350. 1907 - 11 R.C.E. 179.
 - 1351. 1911 - 13 R.C.E. 472.
 - 1352. 1927 R.C.E. 44.

rique consistait à déterminer les limites territoriales de la zone maritime, mais il appert qu'en pratique cette question n'ait pas nécessité l'intervention des tribunaux puisque la jurisprudence maritime n'en fait aucun état; néanmoins l'adoption de la Loi sur la mer territoriale et les zones de pêches (1353) contribua à identifier et délimiter avec une plus grande précision la mer territoriale canadienne.

Enfin il importe de noter l'existence de l'article 682 de la Loi sur la marine marchande du Canada dont les origines se retracent aussi loin qu'au début du siècle en Angleterre dans les Merchant Shipping Acts et que le juge Idington, dissident dans l'affaire du D.C. Whitney, invoqua pour asseoir alors la compétence de la cour. Cette disposition qui se retrouve sous l'entête "juridiction" dans cette Partie XVII relative aux "Procédures judiciaires" se lit ainsi:

682(1). Lorsqu'une circonscription dans les limites de laquelle une cour, un juge de paix ou autre magistrat a juridiction, soit en vertu de la présente loi, soit en vertu de toute autre loi, ou d'après la common law, à toutes fins que ce soit, est située sur la côte d'une mer quelconque, ou aboutit ou s'avance jusqu'à une baie, un chenal, un lac, une rivière ou autres eaux navigables, la cour, le juge ou le magistrat a juridiction sur tout bâtiment se trouvant sur la côte, y étant mouillé ou y passant, où se trouvant dans ou près la baie, le chenal, le lac, la rivière ou autres eaux navigables, ainsi que sur toutes les personnes à bord de ce bâtiment ou lui appartenant alors, de la même manière que si le bâtiment ou lesdites personnes étaient dans les limites de la juridiction première de la cour, du juge ou du magistrat.

- (2) La juridiction que confère le présent article est supplémentaire et non dérogoratoire à toute juridiction ou pouvoir d'une cour en vertu du Code criminel.

L'interprétation suggérée de cette disposition est à l'effet qu'elle n'autorise pas un pouvoir général d'intervention dans tous les cas où un navire navigue dans les eaux canadiennes, mais ne fait qu'étendre la compétence des organismes ou officiers judiciaires dont la sphère de compétence n'engloberait pas normalement ces parties maritimes du territoire. Cependant il faut que sa portée soit appréciée à la lumière du principe émis par la Cour Suprême du Canada dans le D.C. Whitney qui veut que, sous-jacente à la compétence territoriale, le principe d'une soumission implicite au régime juridique canadien soit décelé. Bref il ne s'agit que d'un corollaire artificiel dont la portée doit être évaluée à la lumière des paramètres de la prémisse, et qui laisse croire à une application en matière criminelle plutôt que civile.

Une exception à ces principes fondamentaux semble par ailleurs être introduite par l'article 693(1) de cette même loi (ainsi que modifiée par l'item 9 de l'Annexe B de la Loi sur la Cour fédérale) afin de permettre un recours sommaire contre les navires étrangers qui auraient causé une avarie à des biens appartenant à Sa Majesté ou à l'un des sujets de Sa Majesté et que par la suite ce navire est trouvé dans les eaux canadiennes:

Lorsqu'une avarie a, dans une partie quelconque du monde, été causée, par un navire étranger, à des biens appartenant à Sa Majesté ou à l'un des sujets de Sa Majesté, et que, par la suite, ce navire est trouvé dans les eaux canadiennes, la Cour d'Amirauté peut, s'il lui est démontré par toute personne présentant une requête sommaire que l'avarie a eu pour cause probable l'inconduite ou la maladresse du capitaine ou des officiers ou matelots du navire, décerner une ordonnance à tout préposé des douanes ou autre fonctionnaire désigné par la cour, enjoignant à ce préposé ou ce fonctionnaire de détenir le navire jusqu'à ce que son propriétaire, capitaine ou consignataire ait fourni dédommagement à l'égard de l'avarie ou donné des garanties, à être agréées par la cour, qu'il se soumettra à l'issue de toute action, poursuite ou autres procédures judiciaires pouvant être exercées relativement à l'avarie et acquittera tous frais et dommages-intérêts pouvant être adjugés en l'espèce; tout préposé des douanes ou autre fonctionnaire à qui l'ordonnance est adressée doit détenir le navire en conséquence.

De toute évidence, cette disposition ne s'adresse qu'aux cas de dommages causés par des navires, et à nul autre chef de réclamation, et ne prévoit qu'un mode de saisie-arrêt plus expéditif. Il ne serait pas surprenant par ailleurs qu'elle puisse trouver son application même lorsque le navire n'a pas l'intention de se soumettre au régime juridique canadien car sa lecture même suggère une intervention objective, sinon agressive.

A la différence de la Loi sur l'Amirauté, le Parlement canadien a décrit au paragraphe 55(1) de la Loi sur la Cour fédérale les limites territoriales de ce tribunal en l'identifiant à la compétence dont lui-même se prévaut:

Les brefs de la Cour sont exécutoires dans tout le Canada, y compris ses eaux territoriales, et en tout autre lieu où la législation adoptée par le Parlement du Canada a été rendue applicable.

Ce texte législatif contient une double proposition dont la première semble en tous points conforme aux principes traditionnels, sauf qu'elle a l'immense mérite d'indiquer que cette compétence s'étend aux eaux territoriales canadiennes. Il faut regretter néanmoins que l'expression "eaux territoriales" ne soit point définie dans cette loi et que ce vocabulaire diffère de celui de la Loi sur la mer territoriale et les zones de pêches où seules les expressions "mer territoriale" et "eaux intérieures" sont décrites.

Bien qu'en vertu du Bill C-41 prévoyant une Loi sur le Code maritime le législateur envisage d'y inclure à l'article 2 la définition statutaire suivante de l'expression "eaux canadiennes"

"eaux canadiennes" désigne la mer territoriale du Canada ainsi que toutes les eaux intérieures du Canada, qu'elles soient naturellement navigables ou qu'elles le soient devenues artificiellement.

et qu'en conséquence on prévoit amender par le biais de l'item 7 de l'Annexe I, et ce par souci de consistance, l'alinéa 22(3) (c) de la Loi sur la Cour fédérale, une modification analogue n'est point prévue en regard du paragraphe 55(1). Nous ne croyons pas que cette technicalité rédactionnelle puisse soulever une controverse éventuelle; cependant l'objectif d'une

uniformité des concepts et de leur formulation ne devrait pas pour autant être sacrifié.

Quant à la seconde, elle consiste en une extension de cette compétence territoriale "... en tout autre lieu où la législation adoptée par le Parlement du Canada a été rendue applicable", et par ce fait même pourrait déborder des limites externes traditionnelles qui coïncidaient avec les aboutissants de la mer territoriale; il semble néanmoins que sa portée doive être qualifiée afin de restreindre son champ d'application aux seules matières de portée extra-territoriales à l'égard desquelles le Parlement aura légiféré, et non point nécessairement, ainsi qu'on pourrait peut-être le suggérer en matière d'amirauté, en regard de l'exercice de tous les chefs de compétence maritime civile de la Cour fédérale.

Quant aux sujets que cette compétence pourrait englober, il pourrait s'agir par exemple de la pollution de la zone contiguë à la mer territoriale ou de l'immersion de déchets en mer (1354), de l'exploitation des richesses sous-marines du plateau continental canadien, du contrôle continu des navires marchands canadiens en haute mer ou à l'étranger et enfin des pêcheries.

En résumé, la force probante des actes judiciaires de la Cour fédérale tels qu'exprimés par voie de brefs est

dorénavant co-extensive avec l'exercice de portée extra-territoriale de la compétence législative du Parlement. Une telle approche apparaît consistante avec une vision globale du système législatif et judiciaire canadien et ainsi la Cour fédérale se voit pourvue des pouvoirs nécessaires à la sanction des lois canadiennes en tout lieu où le Parlement a jugé à propos d'imposer ses volontés, sans mentionner l'avantage pratique et évident que ce pouvoir lui confère sur ses partenaires provinciaux.

Finalement il importe d'indiquer que la dérogation à la règle de compétence territoriale à laquelle peut donner lieu une signification en dehors du ressort (ex juris) ne vaut qu'à l'endroit des actions personnelles, et non réelles en amirauté. C'est là conclusion à laquelle en est venu le juge en chef Jaccottet de la Cour fédérale dans Le Navire Mesis en appel d'une décision où on avait autorisé une signification ex juris à un navire en quelque lieu qu'il se trouve. Aussi émit-il le commentaire suivant qui, il faut bien l'avouer, laisse quand même envisager la possibilité d'introduire une règle au contraire:

Dans la mesure où une action in rem en Amirauté constitue, en droit canadien, une procédure distincte d'une action intentée contre le propriétaire et d'autres personnes ayant un droit sur le navire ou sur un autre bien mentionné dans l'intitulé de la cause, j'estime que la Règle 307 (que j'interprète comme s'appliquant uniquement à la signification à des personnes morales qui se trouvent à l'extérieur du ressort) ne permet pas d'autoriser la signification ex juris. Par conséquent, à mon avis, la Règle 307 ne permet pas de décer-

nèr une ordonnance autorisant la signification en dehors du ressort comme celles prévues à la Règle 1002(5)(a) ou 1002(6). Si en droit canadien d'Amirauté, une action in rem ne constitue qu'un moyen pour contraindre les personnes ayant un droit à comparaître devant le tribunal comme défendeurs réels, ce dont je doute, la Règle 307 ne permet pas d'effectuer à l'extérieur du ressort la signification prévue à la Règle 1002. A mon avis, non seulement la Règle 307 s'applique uniquement à une signification adressée à une personne morale mais, compte tenu des exigences posées par la Règle 1002(5), la Règle 1001 n'a pas pour conséquence de rendre la Règle 307 applicable à la signification d'une déclaration dans une action in rem. En l'espèce, puisque le propriétaire est l'un des défendeurs désignés, il est inutile de décider si dans une action désignant uniquement le navire comme défendeur, la Règle 307 permettrait de décerner une ordonnance autorisant la signification à personne aux propriétaires à l'extérieur du ressort. A mon avis, dans la mesure où elle autorisait un mode de signification prévu par la Règle 1002(5)(a) ou 1002(6), l'ordonnance du 9 septembre 1974 doit être annulée. (1355)

Nous nous permettons néanmoins de douter d'une telle possibilité à moins d'un texte législatif explicite, en comparaison d'une simple règle de pratique au motif que le tout serait dérogoratoire aux principes traditionnels de droit maritime substantif, sinon du droit international lui-même.

Conclusion.

Les propos antérieurs ont tenté de faire état de l'impressionnant arbre généalogique des juridictions maritimes ou d'amirauté dans le système judiciaire canadien, d'en présenter les lettres de créance et d'en établir les titres de noblesse.

Bien que leurs origines se retracent globalement dans des institutions européennes, principalement anglaises, il n'en demeure pas moins que le particularisme de l'environnement constitutionnel canadien a fait en sorte de leur conférer un caractère autonome et unique, notamment depuis l'adoption par Londres en 1931 du Statut de Westminster. Aussi la récente tentative du Parlement de faire refléter cette réalité en conférant un caractère plus authentiquement canadien à ces tribunaux par l'adoption de la Loi sur la Cour fédérale apparaît-elle des plus louables et devrait être poursuivie.

Certes cette initiative semble se buter pour le moment à des difficultés suite aux récents propos tenus par la Cour Suprême du Canada relativement à la compétence de la Cour fédérale au chapitre de l'article 101 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, mais ceci illustre bien à notre avis le particularisme de l'environnement constitutionnel canadien et invite à la prudence lors de l'élaboration de lois d'organisation judiciaire maritime. Cependant il ne faudrait pas se méprendre sur la portée de cette jurisprudence

qui n'a aucunement effleuré jusqu'à ce jour la compétence dite maritime de la Cour fédérale, et compte tenu des sources juridiques originales du droit d'amirauté, opinion que nous partageons avec d'autres juristes, il se pourrait fort bien que la solution juridique soit autre que celle à laquelle cette récente jurisprudence incite. Personne ne peut par ailleurs nier les difficultés, ni trop facilement calmer les doutes quant à la compétence exacte de la Cour fédérale en matière maritime, et à notre avis, cette simple constatation suggère un ré-examen de son statut et de sa compétence. Diverses théories ont été élaborées pour confirmer son statut actuel et asseoir sa compétence maritime, soit en totalité ou en partie, mais chacune d'entre elles laisse persister de nombreux doutes, ce qui n'est certes pas dans l'intérêt public. Tandis que l'une figerait l'étendue de cette compétence dans le temps ou en restreindrait l'activité à la sanction de lois fédérales, l'autre laisserait croire que le Parlement n'a déterminé le contenu exhaustif du droit maritime canadien que pour les fins de fonctionnement de son tribunal, et non point pour tous les organismes judiciaires évoluant au Canada.

Enfin compte tenu des avantages évidents que procure toute juridiction d'amirauté à la communauté commerciale et de la tendance des divers pays à en accroître l'efficacité, il y a donc lieu de procéder à une ré-évaluation de leur statut dans le contexte juridique canadien afin d'en parfaire les assises et ainsi en tirer tous les bénéfices légitimes. Le

contexte constitutionnel actuel permettrait vraisemblablement d'entrevoir des solutions qui font appel, suivant le cas, à chacun des deux paliers législatifs.

La plupart des praticiens et spécialistes en amirauté semblent avoir exprimé jusqu'à ce jour leur préférence pour une organisation judiciaire maritime d'envergure nationale, c'est-à-dire en substance le système qui prévaut depuis 1891, et comme eux, nous lui reconnaissons des avantages évidents et indéniables. Cependant vu l'ambiguïté qui prévaut actuellement quant à l'étendue de sa compétence, il importerait que soit proclamé d'une façon non équivoque ce que constitue le droit maritime canadien substantif en contraste avec ce qu'il est pour les fins de fonctionnement de la Cour fédérale de façon à satisfaire à toutes les exigences de l'article 101 de l'A.A.B.N. Certains feront valoir que cette approche constituerait un simple artifice puisque l'article 2 de la Loi sur la Cour fédérale contient déjà les germes d'une telle disposition et que l'article 42 préserve le droit maritime canadien antérieur, attitude que perpétue la définition contenue à l'article 2 du Bill C-41 relatif à la Loi sur le Code maritime; en réponse à cette remarque nous suggérons que définir une proposition n'est pas la promulguer, pas plus que préserver un droit antérieurement administré par un organisme judiciaire n'est en déterminer la nature pour les autres. Aussi à notre avis la solution à cette double difficulté serait pour l'autorité fédérale d'énoncer d'une façon indépendante et autonome, en se prévalant de ses

pouvoirs au chapitre de la navigation et de la marine marchande, ce que constitue l'essence de ce droit et ses assises, et de requérir l'administration de cette loi du Canada par la Cour fédérale aussi bien que par tout autre organisme judiciaire compétent. Par ailleurs puisque en certaines circonstances il y a lieu dans ce vaste champ du droit maritime de tenir compte de l'incidence de certaines législations provinciales au chapitre de la propriété et les droits civils dans la province, ainsi que vient d'en faire foi la Cour Suprême du Canada dans Les navires Kathy K et S.N. No. 1 (1976 - 2 R.C.S. 802), une telle qualification devrait être explicitement introduite. Certains soumettront que cette approche globale par le Parlement pourrait provoquer à l'occasion et d'une façon incidente un envahissement de sphères de compétence provinciale, mais à cela nous répondons qu'il ne pourrait être attribué à ces concepts une interprétation plus large que l'étendue des pouvoirs mêmes du Parlement, ce qui serait le gage de la sauvegarde des prérogatives provinciales.

Quant à déterminer si cette compétence devrait être exclusive ou continuer à être concurrente, sauf en quelques cas d'exception, vu la nature particulière de certains litiges, tout juriste devra se rappeler que la complexité, l'étendue et les ramifications de certains litiges font en sorte de contribuer à favoriser un forum judiciaire universel et alternatif, sauf à devoir encourager la prolifération de procès devant des juridictions distinctes lorsque ceux-ci ont une envergure multidimensionnelle plutôt que strictement maritime.

Cependant il semble que tel ne soit pas l'unique solution puisqu'en présence d'un doute quant à la compétence maritime de la Cour fédérale, l'alternative est de poursuivre devant les cours supérieures des diverses provinces. Cependant tous s'entendent pour indiquer que, bien que d'une façon générale leur compétence soit illimitée, leur handicap est surtout d'ordre procédural puisqu'elles ne jouissent pas de l'atout de l'action in rem, pas plus d'ailleurs que de nombreux autres artifices des juridictions d'amirauté. Si tel est donc le cas, une possible solution serait de leur conférer ces caractéristiques puisque la compétence, sauf en quelques cas exceptionnels, leur appartient déjà.

La question de savoir comment ces attributs pourraient leur être octroyés en est une d'ordre de droit constitutionnel à l'égard de laquelle l'auteur doit avouer son manque de familiarité, mais néanmoins nous nous aventurons à en suggérer deux qui feront appel respectivement à chacun des deux ordres législatifs.

La première consisterait pour les Législatures à outiller leurs tribunaux supérieurs de droit commun qui jouissent déjà d'une compétence à l'endroit des litiges de nature maritime, des mécanismes procéduraux dont font usage traditionnellement les véritables juridictions d'amirauté. Certes cette législation provinciale ne pourrait entrer en conflit avec une législation fédérale de même nature, notamment en ce qui concerne les conséquences de nature de droit substantif,

vu la préséance de cette dernière. Pour pallier à ces possibles difficultés, une autre solution s'offre, laquelle fait appel cependant aux deux palliers législatifs canadiens.

On pourrait également concevoir un mécanisme législatif en vertu duquel l'autorité fédérale, en se prévalant de ses pouvoirs au chapitre de la "navigation et de la marine marchande", donnerait mandat aux tribunaux provinciaux de droit commun d'exercer la compétence maritime exercée actuellement par la Cour fédérale et ce d'une façon concurrente, suivant peut-être une formule analogue à celle qui prévaut en matière de faillite. Afin par ailleurs de parvenir à la sanction d'un droit maritime uniforme dans toutes les provinces, l'adoption d'une telle mesure législative semblerait également exiger, qu'on énonce aussi bien la nature du droit maritime canadien que l'essence des règles d'amirauté.

Tout au cours de la présente étude une importance considérable fut attribuée à l'historique des juridictions d'amirauté afin d'en établir les assises juridiques de même qu'aux textes législatifs adoptés par le Parlement au cours des années afin d'en déterminer la compétence. En s'inspirant de la règle d'interprétation qui veut qu'une loi soit présumée valide en son entier jusqu'à ce qu'une déclaration au contraire émane d'un organisme judiciaire compétent, nous en avons analysé les composantes à la lumière de ce principe, et ce sans nous aventurer dans une analyse détaillée de leur

constitutionalité. Cependant à la suite des récents propos de la Cour Suprême du Canada, les textes actuels conférant une compétence maritime à la Cour fédérale devraient être analysés attentivement afin de déterminer d'une part s'ils satisfont aux exigences de l'article 101 de l'A.A.B.N. et d'autre part si la législation de droit maritime au soutien de l'exercice de cette compétence relève de la compétence législative du Parlement plutôt que de celle des Législatures.

Enfin les récentes difficultés d'interprétation relative à la compétence maritime de la Cour fédérale jointes aux pénibles péripéties des trois projets de la loi introduits au cours des dernières années en vue de l'élaboration d'un code maritime canadien illustrent bien à notre avis la complexité du droit maritime dans le contexte constitutionnel canadien. Cependant il ne faudrait pas trop se surprendre de ces péripéties compte tenu du fait que ces efforts s'inscrivent dans le contexte d'un affranchissement des institutions antérieures où les initiatives canadiennes furent plus que timides. Des difficultés insoupçonnées jusqu'à présent sont apparues, lesquelles confirment d'une façon éloquente la thèse à l'effet que le particularisme du contexte constitutionnel canadien ne se prête guère à une importation massive et peu discernée d'institutions juridiques étrangères en matière de juridiction d'amirauté, et ce peut-être malgré la sagesse de leur contenu. Il est à espérer par ailleurs que

l'émergence de cette conscience maritime procure au Canada un système de juridiction maritime qui soit à la mesure de l'importance que revêt pour ce pays le transport maritime international.