

Les Cahiers de droit



André BRAËN, *Le droit maritime au Québec*, « Coll. bleue », Montréal, Wilson & Lafleur, 1992, 408 p., ISBN 2-89127-207-2.

Marc Nadon

Volume 33, Number 4, 1992

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/043188ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/043188ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Faculté de droit de l'Université Laval

ISSN

0007-974X (print)

1918-8218 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this review

Nadon, M. (1992). Review of [André BRAËN, *Le droit maritime au Québec*, « Coll. bleue », Montréal, Wilson & Lafleur, 1992, 408 p., ISBN 2-89127-207-2.] *Les Cahiers de droit*, 33(4), 1313–1315. <https://doi.org/10.7202/043188ar>

dation en paiement pour la remplacer par une prise en paiement, sujette à une autorisation judiciaire mais conservant un effet rétroactif.

À côté de ces sûretés conçues comme telles se trouvent des sûretés « par voie détournée » (pp. 408-455). Au premier titre figure la propriété utilisée comme sûreté, soit la propriété fiduciaire et la propriété réservée (clause de transfert de propriété au moment du paiement intégral du prix). Le droit de rétention constitue aussi une garantie de paiement « d'une technique fruste mais douée d'une grande efficacité » (n° 537, p. 420). Les situations de réciprocité, l'exception *non adimpleti contractus*, la résolution pour défaut de paiement, la compensation, sont autant de mécanismes qui affranchissent le créancier de la loi du concours et lui procurent une situation analogue à celle que ménage une sûreté réelle.

Comme on peut le constater, ce traité examine exhaustivement le domaine des sûretés. Les querelles doctrinales certes, mais aussi les problèmes concrets, y figurent en bonne place. Théorie et pratique s'y associent avec bonheur. Œuvre d'enseignement, ce traité apparaît aussi comme un livre de réflexion critique. Les « directions de recherche » parsemées tout au long de l'ouvrage bouleversent les idées reçues et incitent le lecteur à poursuivre sa réflexion. Le style imagé des auteurs augmente le plaisir de lire. Ne citons que quelques exemples : les sûretés réelles, ces « anticorps formés en réaction contre la loi du concours » (n° 503, p. 384), le fisc, « créancier gargantuesque » (n° 609, p. 475), « la Cour de cassation y a vu divinatoirement » (n° 215, p. 170).

Au moment de la réforme de notre Code civil, la lecture d'un ouvrage français aussi complet et original renouvellera nos connaissances du droit des sûretés et stimulera notre recherche.

Louise POUDRIER-LEBEL
Université Laval

André BRAËN, **Le droit maritime au Québec**, « Coll. bleue », Montréal, Wilson & Lafleur, 1992, 408 p., ISBN 2-89127-207-2.

En 1977, la Cour suprême du Canada rendait sa décision dans *Quebec North Shore Paper c. Canadien Pacifique Ltée*¹. Cette décision venait « bouleverser » la juridiction de la Cour fédérale du Canada. Jusqu'à l'avènement de l'affaire *Quebec North Shore Paper*, la Cour fédérale pouvait entendre et décider un litige lorsque le recours était relatif à un sujet relevant de la compétence législative du Parlement fédéral et qu'elle s'était vu attribuer compétence en vertu de sa loi constitutive (voir *Consolidated Distilleries Ltd. v. The King*²).

De plus, dans l'exercice de cette juridiction, la Cour fédérale avait recours, s'il y avait lieu, au droit provincial applicable (voir les décisions de la Cour suprême du Canada dans *Le Stein c. Le Navire « Kathy K »*³ et *Resolute Shipping c. Jasmin Construction*⁴). En fait, dans l'affaire *Le Navire « Kathy K »*, le juge Ritchie écrivait qu'il ne voyait aucune raison pour laquelle une réclamation maritime ne pouvait être régie par le droit substantif de la province où les événements s'étaient produits.

L'arrêt *Quebec North Shore Paper* venait mettre fin à cette approche maintenant considérée comme erronée. Dorénavant, pour soutenir la juridiction de la Cour fédérale, tout recours soumis à la Cour fédérale devra être exercé en vertu d'une loi du Canada au sens de l'article 101 de la *Loi constitutionnelle de 1867*⁵. Puisque l'article 101 prévoit que le Parlement fédéral peut créer des tribunaux pour administrer les lois du Canada, les seuls recours qui pourront être

1. *Quebec North Shore Paper c. Canadien Pacifique Ltée*. [1977] 2 R.C.S. 1054.

2. *Consolidated Distilleries Ltd. v. The King*. [1933] A.C. 508.

3. *Stein c. Le Navire « Kathy K »*. [1976] 2 R.C.S. 802.

4. *Resolute Shipping c. Jasmin Construction*. [1978] 1 R.C.S. 907.

5. *Loi constitutionnelle de 1867*. 30 & 31 Vict., R.-U., c. 3.

soumis devant cette cour seront ceux qui nécessitent l'application d'une loi fédérale. Le juge en chef Laskin qui écrivait la décision de la Cour dans *Quebec North Shore Paper* ne faisait que mettre en pratique la théorie qu'il exposait dans son ouvrage intitulé : *Canadian Constitutional Law*⁶.

L'arrêt *Quebec North Shore Paper* a secoué le barreau maritime du Canada puisque la presque totalité des actions de nature maritime étaient intentées devant la Cour fédérale. Un doute sérieux existait dès lors quant à la juridiction de la Cour relativement aux litiges maritimes. Dans ce domaine, on trouve peu de lois fédérales en vertu desquelles un recours peut être exercé.

À la suite de la Cour suprême du Canada dans *Quebec North Shore Paper*, un débat juridique intense s'engageait quant à la juridiction de la Cour fédérale en matière maritime. Ce débat s'est terminé en 1986 avec la décision de la Cour suprême dans *ITO-International Terminal Operators Ltd. c. Miida Electronics Inc.*⁷. Par sa décision dans *ITO*, la Cour suprême du Canada énonce que dans la mesure où un litige est de nature maritime, soit de la compétence législative du Parlement fédéral (navigation et marine marchande), la Cour fédérale a juridiction. En d'autres mots, la juridiction de la Cour fédérale relativement aux affaires maritimes ne dépend pas de l'existence d'une loi fédérale.

En 1989, la Cour suprême du Canada réaffirmait les principes énoncés dans *ITO* lorsqu'elle rendait sa décision dans *Q.N.S. Paper Co. c. Chartwell Shipping Ltd.*⁸. Dans *Q.N.S. Paper Co.*, la Cour suprême du Canada renversait la décision de la Cour d'appel du Québec. La Cour suprême réaffirmait que le droit maritime canadien est uniforme partout au Canada et qu'il s'applique même si le tribunal saisi du litige maritime est la Cour supérieure de la province de Québec.

Dans son ouvrage *Le droit maritime au Québec*, le professeur Braën analyse et commente ce débat d'une façon magistrale. Il étudie aussi admirablement la conséquence, presque inévitable, de l'arrêt *ITO*, soit que le droit maritime canadien est uniforme au Canada et que ce droit est le droit maritime anglais, soit la common law, à l'exclusion du droit civil de la province de Québec. Dans son introduction, il écrit (p. 7) :

Les décisions de la Cour suprême constituent le droit actuel. Elles mettent carrément en cause la survivance de la tradition civiliste en matière maritime. En cela, elles nous apparaissent inacceptables. À notre avis, elles sont aussi non fondées en droit. Mais, il y a plus ! Puisque le droit maritime dans ses aspects privés est rattaché au système de droit privé, comment le rattacher au système de droit privé civiliste du Québec si ces règles proviennent, selon la Cour suprême, de la Common Law ? Cette problématique soulève du même coup l'épineuse question du sort réservé au droit civil face au processus d'uniformisation du droit au Canada. Ce processus remet-il en cause, du moins en matière maritime, l'intégrité sinon l'existence même de la tradition civiliste ? C'est là la démonstration du présent ouvrage. Elle sous-entend autant notre démarche que notre analyse proprement dite du droit applicable à l'industrie maritime du Québec.

Le chapitre I donne au lecteur un bref aperçu de l'industrie du transport au Canada et l'introduit aux principaux intervenants de cette industrie. Le but de cette introduction est de démontrer l'importance du commerce maritime au Canada et au Québec.

Les chapitres II et III sont consacrés aux sources historiques et actuelles du droit maritime au Québec. Le professeur Braën livre alors une étude historique et juridique du droit maritime au Québec du Régime français à ce jour. Il étudie de long en large, mais avec une synthèse remarquable, le débat juridictionnel qui a commencé en 1977 pour se terminer presque dix années plus tard. Tous les arrêts importants rendus par la Cour suprême en matière maritime durant cette période sont décortiqués et critiqués.

La thèse du professeur Braën est que l'exclusion du droit civil comme droit appli-

6. B. LASKIN, *Canadian Constitutional Law*, 3^e éd., Toronto, Carswell, 1966, pp. 817-825.

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

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

cable dans un litige de droit maritime n'était pas inévitable. Il soutient, avec conviction, que la Cour suprême du Canada a erré en droit. En outre, il note que les juges du Québec, membres de la Cour suprême du Canada (Chouinard, Lamer et Beetz) qui siégeaient au moment de la décision *ITO* ne se sont pas signalés par leur « éloquence » écrite. Les trois juges civilistes de la Cour suprême ont rejeté l'action contre l'arrimeur *ITO* pour des raisons autres que celles du juge McIntyre, soit que l'action contre l'arrimeur était une action purement délictuelle et donc relevant exclusivement de la compétence des tribunaux civils du Québec. La totalité du jugement du juge Chouinard est contenue dans un seul paragraphe du jugement rapporté. En fait, le juge Chouinard ne fait qu'énoncer son accord avec la décision rendue par le juge Pratte de la division d'appel de la Cour fédérale. À ce sujet, le professeur Braën écrit (p. 124) :

Dans la mesure où, prétextant l'existence d'un caractère « maritime », un jugement majoritaire du plus haut tribunal du pays signifie l'écart pur et simple du droit civil québécois et son remplacement par la common law pour la solution d'un litige strictement de droit privé, l'élaboration d'une défense vigoureuse de la tradition civiliste du Québec de la part des membres de ce tribunal qui partagent cette tradition juridique n'aurait pas surpris. En fait, c'est le contraire qui étonne.

Aux chapitres VI et VII, le professeur Braën examine d'une façon plus approfondie le rôle des intervenants de l'industrie maritime ainsi que les règles qui régissent leurs activités.

Mais ce n'est pas tout. L'auteur examine aussi tous les grands domaines du droit maritime tels l'assurance maritime, l'avarie commune, le sauvetage, le transport de marchandises, le remorquage et le pilotage. De fait, pour ceux et celles d'entre nous qui enseignent le droit maritime au Québec, cet ouvrage constitue un outil indispensable sans précédent. Celui du professeur Pourcelet⁹ ne

touchait qu'un aspect du droit maritime, soit le transport de marchandises sous connaissance. Quant au professeur Pineau¹⁰, lui aussi ne s'intéresse qu'aux contrats de transport.

L'ouvrage du professeur Braën s'avère donc « complet » en ce que toutes les facettes du droit maritime y trouvent une place. Il examine le tout en analysant les problèmes tant de la perspective de la common law que de la perspective du droit civil. Même s'il reconnaît que l'application du droit civil en matière maritime est précaire à la suite des décisions rendues par la Cour suprême, l'auteur met néanmoins en avant la réponse du droit civil aux problèmes suscités. En définitive et à beaucoup d'égards, cette réponse est très peu différente de la solution de la common law.

Si l'un des buts poursuivis par le professeur Braën était de permettre au lecteur d'obtenir une bonne compréhension de ce qu'est le droit maritime et de le situer dans son cadre juridique canadien et québécois, ce but est pleinement atteint. Et l'on ne peut que louer le professeur Braën pour un travail remarquable.

Marc NADON
Montréal

Paul MARTEL, en collaboration avec Luc MARTEL, *Les conventions entre actionnaires*, 4^e éd. rev. et corr., Montréal, Wilson & Lafleur/Martel ltée, 1991, 350 p., ISBN 2-920831-26-7.

Nous voici rendus à la quatrième édition depuis 1983 de cet ouvrage portant sur un sujet pratique incontestable : les conventions entre actionnaires. Toutefois, cette quatrième édition est en réalité, selon les termes mêmes de l'auteur, une édition revue et corrigée et, de ce fait, ne comporte pas de modifications structurelles majeures ou mineu-

9. M. POURCELET, *Le transport maritime sous connaissance*, Montréal, PUM, 1972.

10. J. Pineau, *Le contrat de transport-terrestre, maritime, aérien*, Montréal, Éditions Thémis, 1986.