

LA LOI APPLICABLE A LA RESPONSABILITE DES TRANSPORTEURS DE MARCHANDISES DEVANT LES TRIBUNAUX CANADIENS

JEAN CALAIS-AULOY*

Montpellier

La matière des transports, par sa nature même, soulève de fréquents conflits de lois dans l'espace, et le problème se pose généralement à l'occasion de procès en responsabilité intentés contre le transporteur. Ces conflits se trouvent encore multipliés et compliqués dans les pays fédéraux comme le Canada, car le choix de la loi applicable doit se faire non seulement sur le plan international, mais encore sur le plan interne, entre la loi fédérale et les diverses lois provinciales.

Par un singulier paradoxe, le problème de la loi applicable à la responsabilité du transporteur de marchandises ne semble pas avoir été souvent agité devant les Cours canadiennes. La plupart des plaideurs s'abstiennent de soulever la question, estimant sans doute que la solution du litige restera la même, quelle que soit la loi invoquée. Chaque tribunal applique donc généralement sa propre loi (*lex fori*), dont personne ne songe à contester la compétence.

Il existe pourtant des cas dans lesquels le choix de la loi applicable peut avoir une influence décisive sur la solution du litige. La responsabilité du transporteur n'est pas conçue de la même façon dans la *common law*, droit des provinces de langue anglaise, et dans le Code civil québécois, influencé par le droit français. Cette responsabilité peut même être régie par des dispositions qui se distinguent à la fois de la *common law* et du Code civil: celles des Règles de la Haye (transport maritime) ou de la Convention de Varsovie (transport aérien). Elle peut enfin être régie par une loi étrangère au Canada.

*J. Calais-Auloy, Professeur à la Faculté de Droit et des Sciences Economiques de Montpellier (France); Professeur invité à la Faculté de Droit de l'Université Laval, Québec.

Il nous a donc paru intéressant de suggérer les principes qui pouvaient présider à la détermination de la loi applicable à ces questions de responsabilité. Nous le ferons successivement pour les transporteurs par terre, pour les transporteurs par eau, et pour les transporteurs par air.

I. *Les lois applicables à la responsabilité du transporteur de marchandises par terre.*

Lorsqu'une marchandise transportée par route ou par voie ferrée subit un dommage, la loi applicable à la responsabilité du transporteur doit être déterminée, au Canada, par deux choix successifs. Il faut d'abord choisir entre la loi fédérale et la loi provinciale. Dans la mesure où ce premier choix s'est porté sur la loi provinciale, il faut ensuite chercher, entre les diverses lois provinciales, celle qui doit s'appliquer au litige considéré.

A. *Le choix entre loi fédérale et loi provinciale.*

L'Acte de l'Amérique du Nord Britannique ne contient aucune référence directe au transport terrestre.¹ Il convient donc de rattacher la responsabilité du transporteur terrestre à des catégories plus générales.

Il semble que les questions de responsabilité civile puissent être considérées comme relevant des "droits civils", au sens de l'article 92(13) de l'Acte de l'Amérique du Nord Britannique, ce qui entraîne en principe la compétence provinciale. On pourrait soutenir d'un autre côté que la matière des transports dépend du "trafic et du commerce", dont la réglementation est attribuée par l'article 91(2) au Parlement fédéral; mais il convient de prendre l'expression "trafic et commerce" dans le sens étroit que lui a conféré la jurisprudence:² la tendance est de limiter la compétence fédérale au trafic ou au commerce interprovincial ou international.³ Cette tendance peut d'ailleurs s'appuyer sur le texte de l'article 92(16), qui réserve à la province toutes les matières "d'une nature purement locale ou privée".⁴

De ce qui précède, il est possible de déduire les propositions suivantes, que nous avançons avec toute la prudence que requiert l'incertitude de la matière:

¹ (1867), 30-31 Vict., c. 3. L'article 91(13) concerne seulement le transport par eau.

² *Citizens Insurance Co. v. Parsons* (1881), 7 A.C. 96.

³ Varcoe, *The Distribution of Legislative Power in Canada* (1954), p. 89.

⁴ *Supra*, note 1.

—La responsabilité du transporteur terrestre relève exclusivement de la compétence législative provinciale pour les transports d'intérêt provincial.⁵

—La responsabilité du transporteur terrestre relève à la fois de la compétence provinciale et de la compétence fédérale pour les transports terrestres d'intérêt fédéral ou international.⁶

A ces derniers transports peut dès lors s'appliquer la quatrième proposition de Lord Tomlin:⁷ "There can be a domain in which provincial and Dominion legislation may overlap, in which case neither legislation will be ultra vires if the field is clear, but if the field is not clear and the two legislations meet, the Dominion legislation must prevail".

En matière de responsabilité du transporteur terrestre, le Parlement fédéral n'a statué, semble-t-il, qu'à propos des chemins de fer d'intérêt national.⁸ En dehors de là, le champ est libre, et la législation provinciale a donc compétence.

La plupart des actions en responsabilité intentées contre des transporteurs terrestres se trouvent en définitive régies par des lois provinciales, soit que ces lois aient compétence exclusive (transports d'intérêt provincial), soit qu'elles aient compétence à défaut de législation fédérale (transports routiers d'intérêt fédéral ou international). Encore faut-il déterminer quelle loi provinciale est applicable à un transport considéré.

B. *Le choix entre les diverses lois provinciales.*

Suivant que le tribunal choisira d'appliquer la loi québécoise ou la loi d'une province de langue anglaise, la solution du procès en responsabilité pourra être toute différente. Le droit québécois ignore la distinction qu'opère la *common law* entre la responsabilité des *common carriers* et celle des *private carriers*. L'article 1675 du Code civil permet au transporteur de s'exonérer en tous les cas de force majeure, auxquels il faut assimiler, d'après l'article 1815,⁹ les vols commis avec force armée; la *common law*, elle, n'admet l'exonération du *common carrier* qu'en présence d'un acte de Dieu, d'un acte des ennemis, d'un vice propre à la mar-

⁵ Acte de l'Amérique du Nord Britannique, *supra*, note 1, article 92(13).

⁶ *Ibid.*, articles 92 (13) et 91(2).

⁷ *A.-G. for Canada v. A.-G. for British Columbia*, [1930] A.C. 111, à la p. 118. Voir aussi: *Grand Trunk Railway of Canada v. Attorney General of Canada*, [1907] A.C. 65.

⁸ Loi sur les chemins de fer, S.R.C., 1952, c. 234, s. 315.

⁹ Texte relatif au dépôt. Mais l'article 1672 renvoie, pour les obligations des voituriers, au titre "Du dépôt".

chandise ou d'une faute de l'expéditeur. Les avis limitant la responsabilité du transporteur sont soumis, par l'article 1676 du Code civil, à des conditions qui ne se retrouvent pas dans la *common law*.

Il peut même exister certaines différences entre les droits des diverses provinces de langue anglaise, en raison de statuts adoptés par les unes et non par les autres. C'est ainsi que la Colombie britannique possède deux statuts provinciaux touchant à la responsabilité des transporteurs terrestres: le *Railways Act*,¹⁰ et le *Carriers Act*.¹¹

Le choix de la loi applicable est donc important. Certes, ce choix ne présente aucune difficulté lorsque le transport considéré se rattache, par tous ses éléments à une seule province: la loi de cette province est évidemment applicable, à l'exclusion de toute autre. Mais le choix se révèle délicat chaque fois que le transport se rattache à plusieurs provinces: le départ et l'arrivée, par exemple, ne se situent pas dans la même province; ou encore les parties sont domiciliées dans des provinces différentes. Alors s'élève un conflit de lois dans l'espace.

Ces conflits de lois, bien qu'ils soient internes, doivent certainement être résolus d'après les règles du droit international privé, les problèmes étant indentiques. Les juristes des Etats-Unis considèrent aujourd'hui qu'il n'existe aucune différence entre les conflits internes et les conflits internationaux, au point que l'expression *private international law* tend à être remplacée aux Etats-Unis par celle *conflicts of laws*.¹²

Pour résoudre le conflit de lois, chaque tribunal va appliquer sa propre règle de droit international privé. Fort heureusement, ces règles sont sensiblement les mêmes dans toutes les provinces. S'agissant d'une responsabilité *contractuelle*, la loi applicable est celle qui a été choisie, ou qui est présumée avoir été choisie par les parties au contrat. Ce principe est à la fois celui posé par le Code civil québécois¹³ et par la *common law*.¹⁴ La loi applicable est appelée en droit français, "loi d'autonomie", en droit anglais "*proper law of the contract*".

¹⁰ R.S.B.C., 1960, c. 329.

¹¹ *Ibid.*, c. 43.

¹² Voir Batiffol, *Traité élémentaire de droit international privé* (3^e ed., 1959), no. 258.

¹³ Article 8. Ce texte décide d'abord que "les actes s'interprètent et s'apprécient suivant la loi du lieu où ils sont passés". Mais il ajoute qu'une autre loi pourra être applicable si telle été l'intention exprimée ou présumée des parties.

¹⁴ *Jacobs v. Crédit Lyonnais* (1884), 12 Q.B.D. 589. La même position a été adoptée par les Cours canadiennes, voir Castel, *Private International Law* (1960), p. 196.

Il en irait autrement s'il s'agissait d'une responsabilité délictuelle: la loi compétente serait alors celle du lieu où le dommage s'est produit (*lex loci delicti*).¹⁵ Certaines décisions n'ont pas parfaitement opéré la distinction et ont appliqué la loi du lieu du dommage à une responsabilité contractuelle.¹⁶ Nous pensons que cette position est contraire à l'esprit du droit des provinces de langue anglaise, comme à celui du droit québécois: la responsabilité contractuelle, et particulièrement celle du transporteur, doit être régie par la loi d'autonomie.

La difficulté vient de ce que les parties, dans les transports terrestres, indiquent rarement la loi à laquelle elles entendent soumettre leur contrat. Le juge devra alors s'en tenir à des présomptions de volonté, qui sont variables d'espèce à espèce. Ainsi, le désir formulé par les parties d'être jugées par un tribunal déterminé pourra indiquer leur volonté implicite de se soumettre à la loi de ce tribunal. De même, à défaut d'autre indication, les parties seront censées avoir choisi la loi du lieu où elles ont contracté: cette règle est posée par la plupart des systèmes juridiques.¹⁷ A l'appui de ces deux présomptions principales, d'autres présomptions de volonté pourront être retenues par les juges: ainsi le lieu d'exécution, le domicile des parties, la langue employée dans le contrat, et ainsi de suite.¹⁸

La loi ainsi déterminée sera, bien souvent, la loi du tribunal saisi. Mais il n'y a là rien de nécessaire. Un tribunal d'une province peut être appelé à juger selon la loi d'une autre province. Il peut même se faire que, le transport terrestre étant international, les parties aient choisi, expressément ou tacitement, une loi étrangère: cette loi étrangère sera désignée et appliquée comme l'aurait été une loi provinciale.

II. *Les lois applicables à la responsabilité du transporteur par eau.*

Il existe une importante loi fédérale en la matière: c'est la Loi relative au transport des marchandises par eau, promulguée en

¹⁵ Voir Crépeau, De la responsabilité civile extra-contractuelle en droit international privé québécois (1961), 39 Can. Bar Rev. 1.

¹⁶ *Marleau v. The Grand Trunk Railway Co.* (1910), 38 R. de J. 394 (Qué. C.S.).

¹⁷ Article 8 Code civ. du Québec cité ci-dessus; *Jacobs v. Crédit Lyonnais*, *supra*, note 14; Castel, *op. cit.*, note 14, p. 198.

¹⁸ La rédaction en langue française entraînera une forte présomption de rattachement à la loi québécoise. Mais la rédaction en langue anglaise ne semble devoir entraîner aucune présomption particulière, l'habitude étant prise de rédiger en cette langue la plupart des actes commerciaux.

1936.¹⁹ Ce texte reproduit les dispositions des Règles de La Haye, elles-mêmes très proches de celles de la Convention de Bruxelles de 1924: le transporteur peut s'exonérer en prouvant l'un des nombreux "cas exceptés" énumérés par les Règles, et sa responsabilité ne saurait en outre excéder \$500.00 par colis ou unité. Le droit canadien est donc, sur ce point, comparable à celui de la plupart des nations maritimes.

Mais la loi relative au transport des marchandises par eau ne régit pas tous les cas de responsabilité du transporteur par eau. Son domaine d'application est strictement délimité. Des problèmes distincts se posent donc selon que le transport considéré se trouve à l'intérieur ou à l'extérieur du domaine de la loi fédérale.

A. *Transports inclus dans le domaine de la loi sur le transport des marchandises par eau.*

1°) *Quels sont les transports soumis à la loi sur le transport des marchandises par eau?*

Le domaine d'application est d'abord délimité par les Règles de la Haye elles-même, qui font partie intégrante de la loi fédérale. L'article I de ces Règles subordonne leur application à trois conditions:

—Le transport doit être couvert par un *connaissance* ou autre titre du même genre, c'est à dire un document qui vaut reçu de la marchandise. Cette disposition exclut du champ des Règles de la Haye les affrètements, qui sont normalement constatés par une charte-partie. Encore est-il précisé que, si un *connaissance* est émis sous l'empire d'une charte-partie, les Règles s'appliqueront dans les rapports entre le transporteur et le tiers porteur du *connaissance*.²⁰

—Les Règles s'appliquent seulement à la période du transport qui s'étend du *chargement au déchargement* des marchandises. Ainsi se trouvent exclues les "phases terrestres" du transport par eau, entre la prise en charge et le chargement au départ, entre le déchargement et la livraison à l'arrivée.²¹

—Les Règles cessent de s'appliquer pour deux transports particuliers: les transports *d'animaux vivants* et les transports effectués *sur le pont* du navire.²²

La loi fédérale de 1936 a ajouté une limitation supplémentaire. Elle a posé, dans sa section 2, que les Règles de la Haye seraient applicables seulement aux transports par eau effectués à *partir*

¹⁹ S.R.C., 1952, c. 291.

²¹ Article I e.

²⁰ Article I b.

²² Article I c.

d'un port du Canada, ce qui exclut les transports par eau en provenance de l'étranger et à destination du Canada. La même restriction se trouve dans le *Carriage of Goods by Sea Act* britannique, mais non dans la loi correspondante des Etats-Unis, qui s'applique aux transports "to or from ports of the United States".

Enfin, bien que la loi fédérale de 1936 soit muette sur ce point, il convient d'apporter une dernière limite à l'application des Règles de la Haye. Ces Règles sont contenues dans une loi fédérale. Elles ne sauraient donc s'appliquer aux transports par eau effectués à l'intérieur d'une seule province, car ces transports dépendent certainement de la compétence législative de la province. L'article 91(13) de l'Acte de l'Amérique du Nord Britannique permet au Parlement fédéral de légiférer seulement sur "le transport par eau entre une province et un pays britannique ou étranger, ou entre deux provinces",²³ ce qui exclut le transport purement provincial, et ce qui est d'ailleurs conforme à l'esprit général du partage des compétence.²⁴ Certes, l'article 91(10) attribue au législateur fédéral la réglementation de "la navigation"; mais cela nous paraît concerner seulement les règles de circulation en mer et dans les eaux navigables, non le contrat de transport, qui est visé, lui, à l'article 91(13).²⁵

2°) *Les parties peuvent-elles écarter l'application de la loi sur le transport des marchandises par eau?*

Les parties conviennent parfois, par une clause expresse du connaissance, dite *paramount clause*, de soumettre leur contrat à une loi déterminée. Peuvent-elles, pour les transports répondant aux conditions ci-dessus énumérées, choisir une autre loi que la loi canadienne sur le transport de marchandises par eau? Le problème pourrait également se poser lorsque la volonté des parties, sans être expresse, résulte à l'évidence des éléments du contrat.

La jurisprudence anglaise semble avoir évolué sur ce point. Elle admit d'abord, par la décision *The Torni*,²⁶ que les parties n'ont pas le droit, dans un transport effectué au départ de Palestine, de substituer la loi anglaise à la loi palestinienne normalement compétente. Mais, par la suite, dans *Vita Foods Products v. Unus Shipping*,²⁷ les juges ont reconnu la validité d'une clause se référant à la loi anglaise, alors que le transport se faisait au départ de Terre-Neuve, et se trouvait donc normalement soumis à la loi de ce

²³ *Supra*, note 1.

²⁵ *Supra*, note 1.

²⁴ Voir ci-dessus pour le transport terrestre.

²⁶ [1932] P. 78 (C.A.).

²⁷ [1939] A.C. 277.

pays. En réalité, aucune des deux décisions ne concerne exactement l'hypothèse qui nous occupe, car le tribunal saisi n'était pas celui du pays de départ.

Quelle que peu différente est la situation d'une Cour canadienne saisie d'un litige relatif à un transport par eau au départ du Canada, transport répondant aux conditions d'application de la loi fédérale sur le transport des marchandises par eau. Les juges canadiens seraient, à notre avis, tenus par les termes de ladite loi, dans la mesure du moins où ces termes sont impératifs. Or, la mesure de ce caractère impératif est fournie par l'article III(8) des Règles, qui dispose: "Est nulle, sans valeur et sans effet toute clause, convention ou stipulation qui, dans un contrat de transport, relève le voiturier ou le navire de la responsabilité des pertes de marchandises ou des dommages qu'elles ont subis ou les concernant, par suite d'une négligence, d'un défaut ou d'un manquement dans les devoirs et obligations visés par le présent article, ou diminue cette responsabilité autrement qu'en la manière prévue par les présentes Règles".

Il semble donc que l'on puisse opérer la distinction suivante:

—Si la loi choisie par les parties diminue la responsabilité du transporteur (par exemple, en établissant des cas supplémentaires d'exonération, ou encore en fixant une limite plus basse de responsabilité), cette volonté est sans effet; seule doit recevoir application la loi canadienne. Solution admise, dans une hypothèse symétrique, par la jurisprudence française.²⁸

—Si, en revanche, la loi désignée par les parties augmente la responsabilité du transporteur, il faut reconnaître pleine validité à leur volonté, et écarter la loi canadienne au profit de la loi étrangère désignée.

B. *Transports exclus du domaine de la loi sur le transport des marchandises par eau.*

1°) *Transports par eau provinciaux.*

Ces transports n'entrent certainement pas dans la compétence législative fédérale.²⁹ Ils ne sauraient donc être régis par la loi sur le transport des marchandises par eau, répondraient-ils par tous leurs caractères aux conditions de cette loi.³⁰ La responsabilité du transporteur ne peut, en de tels cas, qu'être régie par une loi

²⁸ Paris, 24 octobre 1966, Droit Maritime Français, 1967, p. 23.

²⁹ Voir *supra*.

³⁰ Voir, toutefois, en sens inverse: *Anticosti Shipping Co. v. Viateur Saint Amand*, [1959] R.C.S. 372. Mais l'application de la loi provinciale ne semble même pas avoir été invoquée par les plaideurs en l'espèce.

provinciale. Pour déterminer laquelle, il suffit d'appliquer les principes dégagés à propos du transport terrestre: la loi provinciale applicable est celle choisie, ou présumée choisie par les parties. Presque toujours, la loi compétente sera celle de la province dans laquelle se déroule le transport: mais il pourra arriver que ce ne soit pas le cas, par exemple si le contrat a été conclu en dehors de cette province.

Si la loi compétente est celle d'une province de langue anglaise, la responsabilité du transporteur par eau se trouvera régie par la *common law*.³¹ Si compétence est attribuée à la loi québécoise, il conviendra d'appliquer non seulement les articles 1672 et suivants du Code civil, qui constituent le droit commun des transports, mais encore l'article 2433, qui concerne spécialement la responsabilité de l'armateur.³² Tous ces textes autorisent les clauses relatives à la responsabilité, sauf la restriction posée par l'article 1676.

Cette diversité de régimes est regrettable, alors surtout que la matière a été unifiée sur le plan international. On ne saurait trop souhaiter que chaque province adopte une loi qui reproduise les Règles de la Haye ou la Convention de Bruxelles de 1924.

2°) *Transports par eau interprovinciaux ou internationaux non soumis à la loi sur le transport des marchandises par eau.*

En délimitant le domaine d'application de cette loi, nous avons indiqué que certains transports par eau, bien qu'interprovinciaux ou internationaux, s'en trouvaient exclus, savoir:

—Les affrètements sous charte-partie, lorsqu'il s'agit des rapports entre frèteur et affrèteur;

—Les "phases terrestres" des transports par eau;

—Les transports par eau d'animaux vivants et les transports en pontée;

—Les transports par eau en provenance de l'étranger.

Devant l'impossibilité d'appliquer la loi canadienne sur le transport des marchandises par eau, il faut déterminer la loi qui régira, en de tels cas, la responsabilité du transporteur. Souvent un conflit de lois se posera, sur le plan international. Ce conflit doit être résolu selon la règle déjà énoncée: la loi compétente est celle choisie, ou présumée choisie par les parties. Aux critères généralement retenus en l'absence de volonté expresse,³³ il convient

³¹ *Bonford Timber Ltd. v. Jackson*, [1966] Ex. C.R. 485.

³² Sur l'application de l'article 2433, voir *Mannix Ltd. v. Paterson and Sons Ltd.*, [1966] Lloyd's List L.R. 139.

³³ Voir *supra*.

d'ajouter ici le pavillon du navire: seul, ce critère ne suffirait pas; mais si le pavillon est celui du pays de conclusion du contrat, les juges n'hésiteront pas à appliquer la loi de ce pays.³⁴

Lorsque la loi applicable est une loi étrangère au Canada, toute difficulté théorique est généralement supprimée. Mais lorsque la compétence est attribuée à la loi canadienne, le problème est singulièrement plus ardu, car il n'existe pas, à proprement parler, de loi canadienne applicable à de tels cas, qui sont en dehors du domaine d'application de la loi fédérale sur le transport des marchandises par eau. Il ne semble pas, que les provinces aient compétence pour légiférer sur les transports par eau interprovinciaux ou internationaux. L'article 91(13) de l'Acte de l'Amérique du Nord Britannique place expressément ces transports dans le domaine fédéral.³⁵ Certes, la responsabilité du transporteur se rattache aussi aux "droits civils", attribués par l'article 92(13) à la législature provinciale. Mais il convient de rappeler la première proposition de Lord Tomlin:³⁶ "The legislation of the Parliament, as long as it strictly relates to subjects of legislation expressly enumerated in s. 91, is of paramount authority, even though it trenches upon matters assigned to the provincial legislature by s. 92". Que décider dans une matière où, la loi fédérale ayant compétence exclusive, il n'existe pas de loi fédérale?

Il est possible que les parties aient expressément incorporé au connaissance les Règles de la Haye, voire même les dispositions d'une loi provinciale. En ce cas, les textes incorporés s'appliquent au contrat de transport, non certes en tant que dispositions législatives, mais en tant que stipulations contractuelles. Si les parties n'ont pas effectué une telle incorporation, et si la loi du contrat est la loi canadienne, les tribunaux ne pourraient, semble-t-il, que constater l'absence de loi canadienne en la matière et se référer uniquement aux stipulations du contrat.

Cette solution est regrettable *de lege ferenda*, car elle valide toutes les clauses qui suppriment ou atténuent la responsabilité du transporteur, même dans les transports internationaux, ce qui est contraire à l'esprit de la plupart des législations maritimes. Le remède ne peut venir que du Parlement fédéral: il consisterait à étendre le domaine d'application de la loi sur le transport des marchandises par eau. Cette loi pourrait régir non seulement les transports en provenance du Canada, mais encore ceux à destina-

³⁴ *P. and O. Steam Navigation Co. v. Shand* (1865), 16 E.R. 103 (P.C.).

³⁵ *Supra*, note 1.

³⁶ *Supra*, note 7.

tion du Canada;³⁷ elle pourrait couvrir non seulement la phase maritime, mais encore les phases terrestres du transport maritime.³⁸

III. *Les lois applicables à la responsabilité du transporteur de marchandises par air.*

Il existe, ici encore, une loi fédérale: la Loi sur le transport aérien,³⁹ qui reproduit les dispositions de la Convention de Varsovie de 1929, et qui s'applique aux transports de passagers, de bagages et de marchandises. Une loi modificative⁴⁰ est venue introduire les dispositions du Protocole de la Haye de 1955. Le transporteur aérien, en vertu de ces textes, s'exonère en prouvant qu'il a fait diligence, et sa responsabilité ne saurait excéder 250 Francs or par kilogramme transporté.

Cette loi fédérale est applicable à la plupart des transports aériens internationaux. Mais elle laisse hors de son domaine les transports aériens internes. Il convient donc de distinguer ces deux sortes de transport.

A. *Transports aériens internationaux.*

L'article premier de la Convention de Varsovie décide que cette convention s'applique au "transport international", et définit un tel transport comme celui dans lequel "le point de départ et le point de destination sont situés soit sur le territoire de deux Hautes Parties contractantes, soit sur le territoire d'une seule Haute Partie contractante si une escale est prévue sur le territoire d'un autre Etat, même si cet Etat n'est pas une Haute Partie contractante". Il existe donc certains transports d'un pays à un autre qui ne sont pas "internationaux" au sens de la Convention de Varsovie, et auxquels cette Convention ne s'applique pas: pour ces transports s'élève un conflit de lois, qui doit être résolu par rattachement à la loi d'autonomie. Mais ces cas sont rares, car la plupart des Etats ont signé la Convention de Varsovie: on peut dire que cette dernière est applicable à presque tous les transports aériens effectués d'un pays à un autre ou comportant une escale à l'étranger.

Il n'existe aucun doute que le Parlement fédéral avait compétence pour légiférer en cette matière. Les transports aériens ne figurent évidemment pas dans l'Acte de l'Amérique du Nord Britannique, mais la jurisprudence a nettement admis la compétence

³⁷ A l'exemple du *Carriage of Goods by Sea Act* des Etats-Unis.

³⁸ A l'exemple de la loi française du 18 juin 1966.

³⁹ S.R.C., 1952, c. 45.

⁴⁰ S.C., 1963, c. 33.

fédérale en matière d'aéronautique.⁴¹ Il s'agit en effet d'une matière d'intérêt national, qui ne tombe pas sous le coup de l'article 92(16), et qui entre dans le pouvoir général reconnu au Parlement fédéral par l'article 91 "in principio".⁴² A quoi l'on peut ajouter que, s'agissant d'un traité international le Parlement était compétent en vertu de l'article 132 de l'Acte de l'Amérique du Nord Britannique.

Dans les transports, "internationaux", au sens de la Convention, l'application de cette dernière est rendue impérative par son article 32. Ce texte prohibe toute clause qui modifierait la responsabilité du transporteur, y compris la clause attribuant compétence à une autre loi. Cette nullité doit jouer non seulement si la loi choisie est plus favorable pour le transporteur, mais encore si elle est plus sévère.

B. *Transports aériens internes.*

Ces transports ne sont pas régis par la loi fédérale sur le transport aérien. Il peut arriver qu'une loi étrangère au Canada soit applicable, en vertu du choix explicite ou implicite fait par les parties⁴³ (il pourrait même arriver que les parties aient choisi la Convention de Varsovie elle-même). Mais, dans la plupart des cas, la loi applicable à un transport aérien effectué à l'intérieur du Canada est la loi canadienne. Comme il n'existe pas de loi fédérale, le problème se pose de savoir si les lois provinciales ont compétence pour régir, en de tels cas, la responsabilité du transporteur.

La loi provinciale est certainement compétente s'il s'agit d'un transport aérien purement provincial. Cette compétence se fonde essentiellement sur l'article 92(16) de l'Acte de l'Amérique du Nord Britannique, qui attribue à la législature provinciale "toutes les matières qui, dans la province, sont d'une nature purement locale ou privée".⁴⁴ La solution est d'ailleurs la même pour les transports par terre ou par eau.⁴⁵

La compétence provinciale est moins certaine pour les transports aériens interprovinciaux. Il semble cependant possible d'admettre que, pour de tels transports, la responsabilité du transpor-

⁴¹ *In re the Regulation and Control of Aeronautics in Canada*, [1932] A.C. 54; *Johannesson v. The Rural Municipality of West Saint Paul*, [1952] R.C.S. 292.

⁴² *Supra*, note 1.

⁴³ Pour que le choix d'une loi étrangère soit valable, il faut que le transport ait un certain lien avec le pays étranger dont la loi a été choisie (nationalité ou domicile d'une partie, par exemple).

⁴⁴ *Supra*, note 1.

⁴⁵ *Supra*.

teur relève de la compétence provinciale en tant que "droit civil"⁴⁶ La théorie du "champ libre" permet donc d'appliquer la loi provinciale dans le mesure où il n'existe par de loi fédérale.⁴⁷ Si l'on refusait d'appliquer la loi provinciale, on se heurterait d'ailleurs à un problème insoluble, du moins pour les contrats qui ne contiennent aucune stipulation sur la responsabilité du transporteur: on se trouverait devant le vide juridique absolu.

La loi provinciale compétente est désignée selon les principes des conflits de lois: elle est celle choisie, ou présumée choisie par les parties. Les critères à retenir, en l'absence de stipulation expresse, sont les mêmes que ceux énumérés à propos du transport terrestre. Ainsi peuvent s'appliquer soit les dispositions de la *common law*, soit celles du droit québécois. Dans ce dernier cas, il faut certainement se référer aux articles 1672 et suivants du Code civil: bien qu'écrits pour les "voituriers par terre et par eau", ils doivent être considérés comme applicables aux transporteurs en général.

La diversité, ici encore, est regrettable. La responsabilité du transporteur aérien, qui est pratiquement unifiée sur le plan international, ne l'est pas pour les transports canadiens. Il serait souhaitable d'une part que le Parlement fédéral étende l'application de la loi fédérale (et, par là, de la Convention de Varsovie) aux transports interprovinciaux, et d'autre part, que chaque province promulgue une loi reproduisant les dispositions de la Convention de Varsovie. Ainsi le régime de responsabilité du transporteur aérien se trouverait unifié au Canada, comme il l'a été en Grande-Bretagne⁴⁸ et en France.⁴⁹

⁴⁶ Article 92(13) de l'Acte de l'Amérique du Nord Britannique.

⁴⁷ Voir ci-dessus ce qui a été dit à propos du transport terrestre.

⁴⁸ Carriage by Air (non-international carriage) Order, 1952.

⁴⁹ Loi du 2 mars 1957.