

LA LIMITATION DE RESPONSABILITÉ EN DROIT MARITIME CANADIEN ET LES CRÉANCES DES PASSAGERS ET AUTRES ACTEURS MARITIMES

André Braën et Marel Katsivela*

Le principe de la limitation de la responsabilité s'applique à de nombreux acteurs de l'industrie maritime. Il a fait l'objet de conventions internationales que le Canada a intégrées dans son droit maritime. Ces textes précisent le champ d'application de la limitation de la responsabilité, les bénéficiaires et les cas d'exclusion. Les auteurs analysent l'application en droit maritime canadien de ce principe à l'égard des dommages subis par les passagers, et les autres employés de l'armateur ou du transporteur, ainsi qu'à l'égard des dommages subis par d'autres acteurs maritimes comme les pêcheurs et les pilotes. Mais parce que le principe de la limitation constitue un aspect de la responsabilité délictuelle en matière maritime, les auteurs rappellent dans un premier temps les difficultés que soulève l'application du droit maritime canadien tant au niveau constitutionnel qu'à celui de l'identification du droit applicable.

The principle of limitation of liability applies to many actors in the marine industry. It is the focus of some of the international conventions that Canada has incorporated into its maritime law. These documents specify the scope of application of limitation of liability, the beneficiaries and the cases of exclusion. The authors analyze the application of this principle in Canadian maritime law with respect to losses incurred by passengers, crew members and other employees of a shipowner or carrier, as well as losses incurred by other maritime actors such as fishers and pilots. But as the principle of limitation is an important aspect of maritime tort liability, the authors start by outlining the difficulties that arise from the application of Canadian maritime law, both at the constitutional level and in terms of identifying the applicable legislation.

Table des matières

Introduction	305
I. Le droit maritime canadien et la problématique constitutionnelle	308
a) Le droit applicable	308
b) Le partage des compétences	314

* Professeur émérite et professeure à la Faculté de droit de l'Université d'Ottawa.

II. La limitation de responsabilité	320
a) La limitation de responsabilité en matière de créances maritimes	320
- La LRM et la Convention de Londres	322
- La LRM et la Convention d'Athènes	330
b) Les principaux cas d'exclusion	335
Conclusion	339

Introduction

1. Traditionnellement, le propriétaire d'un navire bénéficie en droit maritime du privilège de limiter le montant de sa responsabilité lorsque des dommages sont causés à la suite d'une faute ou d'une négligence commise dans la conduite du navire. C'est là une règle ancienne et commune aux nations maritimes et qui vise évidemment à promouvoir le développement du transport maritime. Au départ, la théorie de la fortune de mer voulait que la responsabilité de l'armateur ne puisse aller au-delà de la valeur du navire et du fret¹. En Angleterre, on a longtemps considéré qu'un armateur n'avait pas à dédommager intégralement ceux qui avaient subi des pertes par la faute d'un navire dont il n'avait peu ou pas de nouvelles². Selon la tradition britannique, la responsabilité du navire était limitée en fonction de son tonnage et du fret³ tandis qu'en France, c'était la valeur du navire une fois abandonné ainsi que du fret qui constituait la limitation maximale⁴. D'abord réservé au propriétaire

¹ Pierre Bonassies, « Réflexions sur la Convention de 1976 sur la limitation des créances maritimes » (1986) 38 DMF 3 à la p 4 [Bonassies]. Voir aussi en général Yves Tassel, « La responsabilité du propriétaire du navire » (2002) 32:3 RGD 641.

² La Cour suprême de la Colombie-Britannique dans *Vancouver v Rhodes*, [1955] 1 DLR 139 (BC CS) avait ainsi expliqué l'origine du principe de la limitation de responsabilité :

Before the first Limitation Act was passed in England in 1734, it was possible for a shipowner to sustain previous losses because of the acts of the master in some remote part of the world where the shipowner was unable to exert any actual control and as a matter of policy to encourage and maintain shipping, it was deemed advisable to limit the liability of the owner to the value of the ship and her freight where there was theft of the cargo by the master and crew. By successive statutes the right to limitation was extended to other cases until it has reached its present form. (à la p 140, j Clyde)

Voir aussi Christopher Hill, *Maritime Law*, 5^e éd, Londres, LLP, 1998 aux p 375–84 [Hill].

³ La valeur du navire et du fret telle qu'établie selon le tonnage du navire avant l'accident. Voir William Tetley, *International Maritime and Admiralty Law*, Montréal, Yvon Blais, 2002 aux pp 271–73 [Tetley]. Voir aussi Aldo Chircop, William Moreira, Hugh Kindred et Edgar Gold, dir, *Canadian Admiralty Law*, 2^e éd, Irwin Law, Toronto, 2016 aux pp 959–62 [Chircop et al].

du navire, d'autres bénéficiaires se verront peu à peu octroyer le droit d'invoquer ce principe⁵ qui sera aussi étendu à des activités spécifiques comme le transport maritime de passagers en vertu de la *Convention d'Athènes relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages* (ci-après la « *Convention d'Athènes* »)⁶ ou de marchandises⁷ ou encore de produits pétroliers⁸ ou nucléaires⁹. Le principe de la limitation de responsabilité basée sur le tonnage du navire comme le droit de l'armateur de limiter sa responsabilité en abandonnant son navire seront intégrés dans une première convention internationale conclue en 1924¹⁰. Réécrite en 1957, la convention retiendra la seule formule britannique¹¹. Enfin, la *Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes* (ci-après la « *Convention de Londres* »)¹² la remplacera en 1976. Le Canada en a intégré les dispositions dans sa *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (ci-après la « *LRM* »)¹³.

⁴ Bonassies, *supra* note 1 à la p 5 et Tetley, *supra* note 3 à la p 263. Il s'agit donc de la valeur établie après l'incident.

⁵ *Infra* au para 19.

⁶ Organisation maritime internationale, *Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages*, Athènes, 13 décembre 1974 telle que modifiée par le *Protocole de 1990 modifiant la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages*, Londres, 29 mars 1990 [*Convention d'Athènes*].

⁷ *Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance*, Bruxelles, 25 août 1924 [*Convention initiale du 25 août 1924* (Règles de La Haye)], modifiée par le Comité maritime international, *Protocole portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance*, Bruxelles, 23 février 1968 et *Protocole portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance telle qu'amendée par le protocole de modification du 23 février 1968*, Bruxelles, 21 décembre 1979 (Règles de La Haye-Visby); *Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer*, 1978 (Règles de Hambourg), UN Doc, A/Conf.89/13, 1695 UNTS 3, Hambourg, 31 mars 1978; *Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par Mer* (Règles de Rotterdam), UN Doc, A/RES/63/122, New York, 11 décembre 2008.

⁸ *Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures*, Londres, 27 novembre 1992.

⁹ *Loi sur la responsabilité et l'indemnisation en matière nucléaire*, LC 2015, c 4, art 120. Comme son titre l'indique, le champ d'application de cette loi va bien au-delà du simple transport de matières nucléaires.

¹⁰ *Convention sur l'unification de certaines règles concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires*, Bruxelles, 1924.

¹¹ *Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer*, Bruxelles, 10 octobre 1957 [*Convention de Bruxelles de 1957 sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer*].

¹² Londres, 19 novembre 1976.

¹³ LC 2001, c 6, art 26. Pour une analyse de cette législation, voir André Braën, « La responsabilité en matière maritime » (2002) 62 RB 387 [Braën].

2. L'on peut évidemment s'interroger sur la pertinence de conserver de nos jours un tel privilège, surtout dans un contexte de très grand libéralisme économique et où la compétition reste exacerbée; mais sa persistance s'explique par la volonté d'établir un équilibre dans la répartition des risques inhérents à la navigation en mer entre les divers opérateurs de l'industrie maritime. L'indemnisation intégrale des victimes pourrait, en effet, signifier la ruine d'acteurs maritimes dont les fonctions sont pourtant jugées essentielles. Compte tenu des sommes pouvant être impliquées, l'intérêt public exigerait de plus cette répartition¹⁴. Aussi et puisque les assureurs supportent le plus souvent les pertes découlant de la navigation, la détermination d'un montant maximal de responsabilité leur permet d'évaluer avec plus de certitude l'étendue du risque à assumer. L'utilité du principe est donc cruciale pour l'industrie de l'assurance maritime.

3. Compte tenu de l'application de ce principe de limitation, on peut donc se demander quelle est en droit maritime canadien¹⁵ l'étendue maximale de la réparation des dommages, corporels et matériels subis par un passager, un membre d'équipage, un autre employé ou encore d'autres acteurs maritimes comme les pilotes et les pêcheurs. Quels sont les passagers ou autres utilisateurs de la mer dont les créances peuvent ainsi se voir opposer cette limitation par le propriétaire du navire ? Existe-t-il des catégories d'acteurs maritimes qui en sont exemptes ? Existe-t-il d'autres formes de plafond de responsabilité pouvant être applicables ? Nous nous proposons donc d'identifier ces catégories et la limitation de responsabilité qui leur est applicable d'abord en vertu de la *LRM* et de la *Convention de Londres* puis en vertu de la *Convention d'Athènes* de sorte à faire ressortir, s'il en est, les conflits pouvant découler de leur application. Mais préalablement et parce que le principe de la limitation constitue un aspect de la responsabilité délictuelle en matière maritime, l'on ne peut éviter dans un premier temps de rappeler les difficultés causées par l'application du droit maritime canadien et le contentieux constitutionnel que celle-ci soulève. En effet, il faut savoir que l'application du droit maritime canadien a généré un important débat tant au niveau de l'identification des règles

¹⁴ Bonassies, *supra* note 1.

¹⁵ Contrairement à d'autres juridictions, il existe peu de doctrine en droit maritime canadien qui aborde, ne serait-ce qu'en partie, cette problématique : voir Braën, *supra* note 13; Chircop et al, *supra* note 3, chapitres 14, 22; AdmiraltyLaw.com, [Carriage of Passengers by Sea](http://www.admiraltylaw.com/Commentaries/Passengers%20by%20Sea), commentaire, 14 mars 2015, en ligne : <[http://www.admiraltylaw.com/Commentaries/Passengers by Sea](http://www.admiraltylaw.com/Commentaries/Passengers%20by%20Sea)>. En droit britannique, voir : Aleka Mandaraka-Sheppard, *Modern Maritime Law (Volume 2): Managing Risks and Liabilities*, 3^e éd, Routledge (R-U), 2013 aux pp 739-820; Simon Baughen, *Shipping Law* 3^e éd, Routledge-Cavendish (R-U), 2004 aux pp 407-15. En droit français : Philippe Delebecq, *Droit Maritime* 13^e éd, coll « Précis », Dalloz, 2014 aux pp 585-88, 618-42; Pierre Bonassies et Christian Scapel, *Droit Maritime*, 2^e éd, coll « Traités », LGDJ, 2010 à la p 276 et s.

auxquelles il renvoie qu'à celui de leur application au plan constitutionnel. La méthodologie est donc originale à cet égard et il est important en première analyse de vérifier dans quelle mesure ce contentieux peut agir sur la limitation de responsabilité d'abord en analysant le droit applicable puis son impact au regard du partage des compétences.

I. Le droit maritime canadien et la problématique constitutionnelle

a) Le droit applicable

4. Le Canada est un État fédéral où la compétence législative est partagée entre le Parlement du Canada et l'Assemblée législative de chaque province. Selon la *Loi sur les Cours fédérales*, la Cour fédérale du Canada exerce, de manière concurrente avec les tribunaux de droit commun établis dans chaque province, une compétence pour entendre les litiges où une demande de réparation ou un recours est présenté en vertu du droit maritime canadien ou d'une loi fédérale concernant la navigation ou la marine marchande, sauf attribution expresse contraire de cette compétence¹⁶. Lorsqu'un litige devant un tribunal canadien soulève une question maritime ou d'amirauté, il doit, pour trouver sa solution et selon l'approche implacablement appliquée par la Cour suprême du Canada¹⁷, faire appel au « droit maritime canadien » tel que défini laborieusement par le Parlement. La *Loi sur les Cours fédérales* définit en effet l'expression de la façon suivante :

Droit—compte tenu des modifications y apportées par la présente loi ou par toute autre loi fédérale—dont l'application relevait de la Cour de l'Échiquier du Canada, en sa qualité de juridiction de l'Amirauté, aux termes de la *Loi sur l'Amirauté*, chapitre A-1 des Statuts révisés du Canada de 1970, ou de toute autre loi, ou qui

¹⁶ *Loi sur les Cours fédérales*, LRC 1985, c F-7, art 22(1) [LCF].

¹⁷ Voir *ITO-Int'l Terminal Operators c Miida Electronics*, [1986] 1 RCS 752 [*ITO*]; *QNS Paper Co c Chartwell Shipping Ltd*, [1989] 2 RCS 683 [*QNS Paper*]; *Whitbread c Walley*, [1990] 3 RCS 1273 [*Whitbread*]; *Monk Corp c Island Fertilizers Ltd*, [1991] 1 RCS 779 [*Monk*]; *Bow Valley Husky (Bermuda) Ltd c Saint John Shipbuilding Ltd*, [1997] 3 RCS 1210 [*Bow Valley Husky*]; *Succession Ordon c Grail*, [1998] 3 RCS 347 [*Succession Ordon*]; *Construction Danic inc c Municipalité de Saint-Charles-Borromée*, 2017 QCCS 3409; *Compagnie des Chemins de Fer Nationaux du Canada c Hanjin Shipping Co Ltd*, 2017 CF 198. Pour une analyse approfondie de cette approche, voir André Braën, « De l'effet relatif du contrat maritime ou de la relative uniformité du droit maritime canadien » (2001) 31 RGD 473.

en aurait relevé si ce tribunal avait eu, en cette qualité, compétence illimitée en matière maritime et d'amirauté. (*Canadian maritime law*)¹⁸

Le critère qui permet d'établir si une question examinée relève du droit maritime canadien requiert que celle-ci soit entièrement liée aux affaires maritimes au point de constituer légitimement du droit maritime canadien, les termes « amirauté » et « maritime » devant être interprétés libéralement et dans le contexte moderne du commerce et des expéditions par eau¹⁹.

5. En termes de contenu tel qu'identifié par la Cour suprême²⁰, le droit maritime canadien s'entend d'abord des lois et règlements fédéraux en matière de navigation et d'expéditions par eau²¹. En cas de silence, le droit maritime canadien renvoie alors aux règles et principes, y compris ceux de *common law*, appliqués par le tribunal d'amirauté anglais en 1934²². Finalement et toujours en cas de silence, il renvoie à ces règles et principes de *common law* appliqués par les tribunaux anglais dans le domaine maritime tels que ces règles et principes ont été reçus au Canada. Dans la recherche des règles applicables à la solution d'un litige maritime, c'est donc cet ordre qui doit être respecté. La Cour fédérale du Canada est le tribunal d'amirauté chargé d'appliquer le droit maritime canadien mais sa juridiction étant concurrente²³, ses règles doivent être appliquées aussi bien par les cours fédérales du Canada que par les tribunaux de droit commun établis dans chaque province.

¹⁸ LCF, *supra* note 16, art 2 « droit maritime canadien ». Ce libellé des lois refondues du Canada est lui-même une reformulation de la définition originale de la *Loi sur la Cour fédérale* que l'on retrouve dans SRC 1970, c 10 (2^e suppl), qui se lit comme suit :

« droit maritime canadien » désigne le droit dont l'application relevait de la Cour de l'Échiquier 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; (art 2)

L'interprétation judiciaire qui suivra sera tout aussi laborieuse ...

¹⁹ *Loi constitutionnelle de 1867*, 30 & 31 Vict (R-U), c 3, art 91(10) [*Loi constitutionnelle de 1867*]. Voir *Monk, supra* note 17 à la p 800, j Iacobucci (mais voir la dissidence de la juge L'Heureux-Dubé à la p 801 et s).

²⁰ *ITO, supra* note 17.

²¹ Selon l'art 91(10) de la *Loi constitutionnelle de 1867, supra* note 19.

²² Rappelons qu'à la suite d'un conflit de juridiction permanent entre le tribunal d'amirauté anglais, depuis sa création en 1360, et les tribunaux de *common law*, le Parlement britannique a procédé à leur fusion en 1873 en adoptant le *Supreme Court of Judicature Act*, (1873) 36 & 37 Vict, c 66.

²³ *Loi sur les Cours fédérales, supra* note 16, art 22(1). Voir: *QNS Paper, supra* note 17.

6. L'application du droit maritime canadien se révèle malaisée puisqu'il écarte l'application du droit commun provincial. En effet, le droit maritime canadien est un droit uniforme. Pour la Cour suprême²⁴, l'existence de règles de droit maritime uniformes est nécessaire à cause de la nature même des activités relatives à la navigation et aux expéditions par eau, qu'elles soient exercées au Canada ou ailleurs. Bon nombre de règles de droit maritime sont le produit de conventions internationales et les droits et les obligations juridiques de ceux qui se livrent à la navigation et aux expéditions par eau ne doivent pas changer de façon arbitraire suivant l'endroit où ils se trouvent²⁵. L'écart des règles de droit provincial pour solutionner un litige maritime pose alors un problème particulier parce qu'il isole du droit commun ce corps de règles qu'est le droit maritime canadien. Et le droit maritime, canadien ou non, ne peut à lui seul prétendre constituer un corps de règles exclusif et parfaitement étanche et se suffire à lui-même. De tout temps, les règles du droit maritime ont été en interrelation constante avec celles du droit commun. La réalité commerciale et maritime ne permet pas de coiffer le droit maritime d'un caractère autonome et le recours au droit commun, ne serait-ce qu'à titre supplétif, reste souvent inévitable²⁶. Par exemple, le droit maritime canadien peut bien déterminer le régime de responsabilité applicable au contrat de transport maritime de passagers ou de marchandises sous connaissance²⁷, mais il reste silencieux quant aux conditions de fond relatives à la formation du contrat (règles relatives au consentement des parties, à la capacité ...). Si un litige devant un tribunal traite ainsi de ces questions, comment le résoudre alors sans recourir au droit commun d'une province ? En droit maritime canadien et en l'absence de règles fédérales, il faudra donc recourir aux règles anglaises de *common law* appliquées en la matière à moins que la cour ne juge lesdites règles obsolètes et décide de revêtir son manteau de quasi-législateur²⁸.

7. Dans les juridictions canadiennes de *common law*, c'est le droit statutaire provincial qui est écarté et non pas les règles de *common law* à proprement parler compte tenu de l'unité de cette dernière²⁹. Dans le cas du Québec, c'est l'ensemble du droit provincial, droit statutaire et droit civil, qui est écarté pour la solution d'un litige maritime, à moins de

²⁴ *Whitbread*, *supra* note 17.

²⁵ *Ibid* à la p 1295, j Laforest.

²⁶ Braën, *supra* note 13 à la p 396.

²⁷ Voir les parties IV et V de la *LRM*, *supra* note 13.

²⁸ Ce qu'elle fit en ce qui concerne les règles applicables en *common law* au partage de la responsabilité dans *Bow Valley Husky*, *supra* note 17. Voir aussi *Succession Ordon*, *supra* note 17.

²⁹ *Ibid*.

considérer le litige sous un angle autre que maritime³⁰ ou encore, comme ne comportant pas de question maritime³¹. Au Québec, le droit civil ne conserve donc qu'un rôle de support comparatif en matière maritime³². Ce cas véritable d'assimilation juridique décidé par la Cour suprême et

³⁰ Voir *9171-7702 Québec Inc c Canada*, 2013 CF 832 [9171-7702]. Cette décision concerne un recours en dommages-intérêts intenté par l'acheteur d'un navire de pêche vendu par l'État fédéral canadien. L'acheteur se plaint d'avoir été induit en erreur par le vendeur en ce qui concerne le moteur du navire. Quel est le droit applicable au litige ? Pour le juge de Montigny de la Cour fédérale, la définition expansive du droit maritime canadien ne saurait aller au-delà de la compétence octroyée au Parlement par le constituant. Un contrat de vente d'un navire conclu au Québec relève-t-il du droit maritime canadien ou du droit civil ? S'agissant de déterminer quelles sont les règles applicables à la formation et à l'exécution dudit contrat, peut-on légitimement prétendre que le droit alors applicable est intrinsèquement lié au droit maritime ? De plus, en supposant que le Parlement soit habilité à légiférer sur les conditions de fond qui régissent la vente d'un navire, l'application du droit civil (ou les dispositions équivalentes dans les autres provinces) n'en serait pas pour autant écartée puisqu'il est bien établi que les lois provinciales d'application générale peuvent incidemment recevoir application dans des champs de compétence fédérale, à moins d'entrer en conflit avec des lois fédérales valides. Or, l'application de lois provinciales encadrant la vente et l'exécution d'un contrat de vente n'entrave pas la compétence maritime fédérale. Enfin, il est bien établi que la responsabilité contractuelle de l'État canadien n'est pas tributaire d'une loi mais découle plutôt de la *common law*, ce qui signifie que celle-ci soit assujettie au droit commun en vigueur dans la province où la cause d'action a pris naissance, c'est-à-dire dans ce cas-ci le droit civil du Québec. À l'inverse, dans *Wärtsilä Canada inc c Transport Desgagnés inc*, 2017 QCCA 1471 [Wärtsilä], la majorité de la Cour d'appel du Québec a appliqué le droit maritime canadien dans le cas d'une vente de pièces de moteur de bateau comportant un vice caché pour ainsi donner suite à une clause de limitation de responsabilité prévue au contrat (admise en *common law*) alors que l'application du droit civil aurait exclu une telle clause. Ce faisant, la cour d'appel a infirmé la décision du juge de première instance sur ce point puisque, selon la cour, le juge de première instance n'a pas prêté attention à l'article 22(2)(m)-(n) de la *Loi sur les Cours fédérales*, *supra* note 16, inscrivant ce type de litige dans le cadre de la compétence de la cour fédérale et du droit maritime canadien. La cour d'appel a aussi distingué la décision 9171-7702 mentionnée plus haut qui a appliqué le droit civil québécois à un contrat de vente de navire. Selon la Cour d'appel, la vente de navire ne fait pas l'objet de l'article 22 de la *Loi sur les Cours fédérales* et, de toute façon, cet arrêt ne peut pas infirmer *Antares Shipping Corporation c Le navire Capricorn et autres*, [1980] 1 RCS 553 [Antares] qui fait relever le titre, possession et propriété d'un navire du domaine de la navigation. La décision de la CAQ dans l'affaire *Wärtsilä* est actuellement l'objet d'un appel devant la Cour suprême du Canada.

³¹ Par exemple dans *Certains Souscripteurs à la Lloyd's et Soline Trading Ltd c Mediterranean Shipping Company SA*, 2017 CF 460, la Cour fédérale fut d'avis qu'un litige concernant la disparition d'un conteneur placé dans un terminal après son déchargement d'un navire et ramassé sans autorisation n'implique aucune question maritime. C'est plutôt une question de camionnage et non une question maritime devant être résolue par le droit maritime canadien. Voir aussi *infra* au para 12 et s.

³² *ITO*, *supra* note 17 et *QNS Paper*, *supra* note 17. Et même à ce titre, l'utilisation en matière maritime du droit civil québécois par la Cour suprême reste peu développée

maintenu par le Parlement canadien³³ pose un problème puisque l'unité du droit est rompue. C'est particulièrement le cas au Québec à cause de sa tradition civiliste. Ainsi, si un texte fédéral renvoie à la faute ou à la négligence d'un acteur maritime, comment alors en déterminer les éléments qui les composent ? Comment déterminer le lien qui rattache la faute (droit civil) ou l'acte négligent (*common law*) au préjudice subi et aux dommages réclamés ? En cas de silence de la législation fédérale, le recours au droit commun est essentiel à cet égard. Or, l'approche juridique mise de l'avant par la Cour suprême du Canada interdit justement de recourir à ce droit commun (s'il est de nature statutaire) sous prétexte qu'il est d'origine provinciale et que son application briserait l'uniformité du droit maritime canadien³⁴. Par exemple, l'article 6 de la *Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages*³⁵ précise que

[s]i le transporteur établit que la mort ou les lésions corporelles du passager, la perte ou les dommages survenus à ses bagages sont dus, directement ou indirectement, à la faute ou à la négligence du passager, le tribunal saisi peut, conformément aux dispositions de sa propre loi, écarter ou atténuer la responsabilité du transporteur.

L'état du droit actuel³⁶ commande donc qu'un tribunal québécois applique dans un tel cas les règles anglaises de *common law* relatives au délit de négligence telles que reçues au Canada et non pas celles du *Code civil du Québec* pour déterminer la responsabilité du passager.

8. Mais un recours aux lois provinciales (et au droit civil du Québec) reste-t-il quand même possible en droit maritime canadien ? D'abord, il se peut qu'un texte de loi fédéral renvoie lui-même à l'application du droit provincial³⁷. Puis, les parties à un contrat maritime restent toujours

et timide. Voir André Braën, « Le rôle du droit civil québécois et l'utilisation du droit comparé en droit maritime canadien » (2013) 43 RDUS 561.

³³ Le Parlement canadien a voulu assurer un plein épanouissement aux deux grandes traditions juridiques ayant cours au Canada et faire en sorte que le droit provincial en matière de propriété et de droits civils soit le droit supplétif pour ce qui est de l'application de la législation fédérale dans une province. Il a donc adopté la *Loi d'harmonisation n° 1 du droit fédéral avec le droit civil*, LC 2001, c 4 et la *Loi d'harmonisation n° 2 du droit fédéral avec le droit civil*, LC 2004, c 25. Mais l'intention s'arrête là où une règle de droit s'y oppose (voir le préambule de la loi n° 1). Cette législation n'a donc pas d'effet en droit maritime et confirme l'exclusion du droit civil en la matière. À cet égard, voir les propos du juge Mainville dans *Wärtsilä*, *supra* note 30, aux para 112–14.

³⁴ *Supra* au para 6.

³⁵ *Convention d'Athènes*, *supra* note 6.

³⁶ *Whitbread*, *supra* note 17. Il faut toutefois noter que dans la jurisprudence élaborée par la Cour suprême, les inconvénients que l'application en matière maritime du droit civil a causés dans le passé (s'il en est) ne sont d'aucune façon l'objet d'une analyse.

³⁷ Par exemple, la *Loi sur les connaissements*, LRC 1985, c B-5 prévoit qu'elle n'a pas pour effet de porter atteinte « aux droits du vendeur impayé sous le régime du Code

libres, à moins qu'il ne s'agisse de règles d'ordre public, de choisir le droit applicable à leurs relations. Ainsi et par exemple, rien n'empêche les parties à un contrat d'affrètement de prévoir le droit qui leur sera applicable et qui pourrait être dans notre cas le droit civil québécois³⁸. Enfin, dans l'arrêt *Succession Ordon*³⁹, la Cour suprême a précisé qu'exceptionnellement, le droit provincial pourrait s'appliquer à une action fondée sur la négligence en droit maritime canadien. Dans cet arrêt, les juges Iacobucci et Major ont tout de même précisé que certaines lois provinciales pourraient s'appliquer en matière maritime, en particulier celles réglant la procédure suivie par les tribunaux ou des lois fiscales⁴⁰. Comme on le constate et s'agissant de définir les limitations de responsabilité applicables à l'égard des passagers et autres acteurs maritimes, la problématique entourant l'identification du droit applicable en matière maritime peut engendrer des difficultés et soulever un important débat. L'affaire *Wärtsilä*⁴¹ qui est actuellement en délibéré devant la Cour suprême du Canada pose justement le problème de l'application du droit provincial (droit civil du Québec) ou du droit maritime canadien (c'est-à-dire la *common law*) à la vente d'une pièce de moteur d'un navire. La décision du tribunal devrait donc jeter un plus d'éclairage dans ce domaine.

civil de la province de Québec » (art 3b)). Voir aussi la *Loi sur la responsabilité de l'État et le contentieux administratif*, LRC 1985, c 50, art 3.

³⁸ Voir les art 2001–2029 du CcQ sur l'affrètement.

³⁹ *Supra* note 17. Pour la Cour suprême, c'est en fonction d'une approche en quatre volets que l'on déterminera si une loi provinciale peut trouver application en matière maritime. D'abord, il faut déterminer si une question soulevée relève de la compétence législative exclusive sur la navigation et les expéditions par eau. Puis et dans l'affirmative, le deuxième volet consiste à déterminer si la loi provinciale dont une partie cherche à se prévaloir a un pendant en droit maritime canadien. Si une règle analogue existe – ce peut être une disposition législative fédérale, une règle de droit maritime britannique ou encore, une règle appliquée par les tribunaux de *common law* en matière maritime –, c'est celle-ci qui doit s'appliquer. Dans un troisième temps et si une telle règle n'existe pas, l'on doit déterminer s'il convient pour le tribunal de modifier le droit maritime canadien non législatif de sorte à remédier à cette lacune. Finalement et si une réforme par les tribunaux n'est pas justifiée, on doit déterminer si la disposition législative provinciale est constitutionnellement applicable. Une loi provinciale de portée générale sera inapplicable dans un contexte faisant intervenir les règles relatives (dans notre cas) à la négligence du droit maritime si son application a pour effet de régir indirectement le droit maritime fédéral en matière de négligence.

⁴⁰ Il eut été difficile de soutenir le contraire compte tenu de la compétence concurrente exercée par les tribunaux provinciaux en matière de droit maritime canadien ou de vouloir priver le fisc d'une province de recettes provenant de l'industrie maritime...

⁴¹ *Supra* note 30.

b) Le partage des compétences

9. On sait que le Parlement a défini le contenu du « droit maritime canadien » au moyen d'un renvoi à la compétence en amirauté qu'il a lui-même attribuée à la Cour fédérale du Canada et qu'il prétend être « illimitée »⁴². Ainsi défini, le contenu du droit maritime canadien ne peut que devenir lui-même illimité. Et parce que ce droit relève au plan constitutionnel de la compétence législative du Parlement en matière de navigation et de marine marchande⁴³, le contenu de la compétence maritime fédérale ne pouvait, à son tour, que connaître une forte croissance. En effet, la qualification d'une question comme étant maritime a eu pour conséquence de faire relever de la compétence législative fédérale le sujet de la question. La Cour suprême avait pourtant précisé elle-même qu'en déterminant si une affaire donnée soulève une question maritime ou d'amirauté, l'on doit éviter d'empiéter sur ce qui constitue de par son caractère véritable une matière relevant essentiellement de la compétence provinciale⁴⁴. Certes, pendant longtemps et s'agissant d'en identifier le contenu, la compétence législative en matière maritime du Parlement avait fait l'objet d'une interprétation libérale, surtout dans ses aspects techniques, mais elle connaissait aussi des limitations importantes puisque la jurisprudence distinguait, par exemple, entre les entreprises de navigation intra-provinciales (relevant de l'autorité provinciale) et les entreprises extra-provinciales (relevant de l'autorité fédérale)⁴⁵. Mais la Cour suprême a ignoré son propre avertissement et des questions purement de propriété et de droits civils, relevant donc normalement de la compétence législative d'une province⁴⁶, ont été jugées, à cause de leur connexité maritime, comme relevant plutôt de la compétence maritime exclusive du Parlement. Par exemple, celle-ci a été confirmée à l'égard de la responsabilité de l'entrepositaire, de celle du mandataire ou d'un affrètement, de celle découlant de la navigation de plaisance et de toutes questions afférentes comme la responsabilité délictuelle, de l'indemnisation de la perte économique⁴⁷. Il s'ensuit qu'aujourd'hui, il suffit d'établir une

⁴² Voir la définition du « droit maritime canadien », *supra* note 18. On peut, par ailleurs, se demander comment un organe législatif (le Parlement du Canada) dont la souveraineté est nécessairement limitée dans un cadre fédéral peut attribuer une compétence judiciaire « illimitée » à un tribunal qu'il crée lui-même ?

⁴³ *Loi constitutionnelle de 1867*, *supra* note 19, art 91(10).

⁴⁴ *ITO*, *supra* note 17 aux pp 774-75, j McIntyre. Lire aussi l'opinion dissidente de la juge L'Heureux-Dubé dans *Monk*, *supra* note 17 à la p 801 et s.

⁴⁵ André Braën, *Le droit maritime au Québec*, coll « bleue », Wilson & Lafleur, Montréal, 1992 aux pp 68-86 [Braën, *Droit maritime au Québec*].

⁴⁶ En vertu de l'art 92(13) de la *Loi constitutionnelle de 1867*, *supra* note 19.

⁴⁷ *Supra* note 17. Voir aussi l'arrêt *Québec (Procureure générale) c IMTT-Québec inc*, 2016 QCCS 4337, dans lequel les activités concernant la logistique du départ et de l'arrivée des navires dans le port de Québec, le transbordement, le stockage et la sortie de

connexité maritime à une question pour en faire relever le sujet du droit maritime canadien lequel relève (évidemment !) de la compétence législative fédérale en matière de navigation et de marine marchande.

10. C'est ainsi que dans l'arrêt *Whitbread*⁴⁸, la responsabilité délictuelle dans le domaine maritime a été jugée comme étant régie par un ensemble de règles de droit maritime relevant lui-même de la compétence législative exclusive du Parlement en matière de navigation et marine marchande. L'arrêt mettait en cause un accident de plaisance et l'application de dispositions fédérales qui limitaient la responsabilité du propriétaire du navire⁴⁹. Pour la Cour suprême, ces dispositions constituent de véritables règles de droit maritime canadien relevant de la compétence maritime du Parlement, lequel est compétent en matière de responsabilité délictuelle tant à l'égard des navires commerciaux que des bateaux de plaisance, qu'ils soient utilisés dans des eaux à marée ou non. Dans l'arrêt *Succession Ordon*⁵⁰, la cour a insisté sur la nécessité pressante d'avoir des règles juridiques uniformes dans le domaine de la responsabilité délictuelle pour refuser, en l'absence de lois fédérales, d'appliquer les lois provinciales sur ces sujets⁵¹. L'arrêt mettait également en cause des accidents de navigation de plaisance et soulevait des questions relatives à l'identité des personnes à charge d'une victime qui peuvent recourir contre l'auteur d'un délit maritime ainsi qu'aux types de dommages (perte de conseils, de soins et de compagnie) pouvant être réclamés et au délai de prescription applicable à de tels recours.

11. Il existe des exceptions à ce courant jurisprudentiel. D'abord, la responsabilité civile découlant d'activités nautiques comme le plongeon et la natation a été jugée comme ne comportant pas de connexité maritime

produits liquides en vrac ont été considérées par la Cour supérieure du Québec comme étant étroitement liées à la navigation et donc, comme ressortant de la juridiction fédérale. Le même tribunal a aussi jugé que la législation provinciale sur l'environnement devait céder le pas devant la législation fédérale en la matière puisque la première entravait les objectifs de la seconde et ne pouvait donc pas trouver application à l'égard de l'Administration portuaire de Québec.

⁴⁸ *Supra* note 17.

⁴⁹ Il s'agissait des articles 647 et 649 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, LRC 1985, c S-9 [*Loi de 1985 sur la marine marchande*], aujourd'hui abrogée et remplacée par la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, LC 2001, c 26 [*Loi de 2001 sur la marine marchande*].

⁵⁰ *Supra* note 17.

⁵¹ *Ibid.* Au paragraphe 85, la cour dit : « À notre avis, lorsque l'application d'une loi provinciale de portée générale a pour effet de réglementer indirectement une question touchant les règles relatives à la négligence du droit maritime, il y a intrusion dans le contenu essentiel irréductible du droit maritime fédéral, ce qui est inacceptable sur le plan constitutionnel. » (jj Iacobucci et Major)

et donc, comme relevant de l'autorité législative de la province⁵². Puis, un second cas est tiré de l'arrêt *Isen c Stimms*⁵³. Dans cette affaire, une embarcation est sortie de l'eau après une journée de navigation de plaisance sur un lac ontarien pour être ensuite placée sur une remorque conduite dans un stationnement situé tout près du lac. Avant de transporter l'embarcation sur la route, le propriétaire du bateau tente d'assujettir le couvercle du moteur au moyen d'un câble élastique. Celui-ci glisse de ses doigts et frappe son ami en le blessant sérieusement à l'œil. L'ami et son épouse intentent une action en dommages-intérêts contre le propriétaire de plus de deux millions de dollars. La responsabilité découlant de la négligence du propriétaire de bateau est-elle une question maritime ? Est-ce la limitation de responsabilité prévue dans la législation fédérale qui doit s'appliquer⁵⁴ ? Pour la Cour suprême du Canada, l'assujettissement du couvercle du moteur du bateau en vue de son transport sur la route n'a rien à voir avec la navigation de celui-ci sur l'eau et tout à voir avec la préparation du bateau en vue de son transport sur les routes de l'Ontario. Ce n'est donc pas une question maritime régie par le droit maritime canadien et c'est le droit ontarien qui doit trouver application. À notre connaissance, c'était la première fois où la Cour suprême adoptait une approche réservée en la matière. Il faut noter ici qu'avoit jugé cette affaire comme étant, au contraire, une question maritime régie par le droit maritime canadien, la limitation de responsabilité en faveur du propriétaire de l'embarcation prévue dans la législation fédérale et qui était bien en deçà du montant réclamé, aurait trouvé application. Si l'accident s'était produit alors que la remorque était encore dans l'eau ou sur la grève, la décision du tribunal aurait-elle été la même ? Quelques mètres auraient alors suffi pour changer la nature du litige !

12. De même, il faut mentionner que la Cour suprême tend, comme on va le voir, à appliquer avec plus de retenue la doctrine de l'exclusivité des compétences. Une application trop rigoureuse de cette doctrine serait, selon elle, contraire au principe du fédéralisme souple que promeuvent par ailleurs les doctrines du caractère véritable, du double aspect et de la prépondérance fédérale⁵⁵. À cet égard, des lois provinciales d'application

⁵² *Dreifelds v Burton*, Ont Ct Gen Div, no 8339/94, 10 avril 1996 et (1998), 38 OR (3^e) 393 (CA). Voir aussi *Corcovado Yacht Charters Ltd v Forshore Projects Ltd*, (1998) 487 LMLN 4(2) (CF).

⁵³ 2006 CSC 41, [2006] 2 RCS 349 [*Isen c Stimms*].

⁵⁴ À l'époque et en vertu de l'article 577 de la *Loi de 1985 sur la marine marchande*, supra 49 (maintenant abrogée), la limitation était fixée à un million de dollars à l'égard des créances pour mort ou lésions corporelles.

⁵⁵ *Banque canadienne de l'Ouest c Alberta*, 2007 CSC 22, [2007] 2 RCS 3; *Colombie-Britannique (Procureur général) c Lafarge Canada Inc*, 2007 CSC 23, [2007] 2 RCS 86; *Québec (Procureur général) c Canadian Owners and Pilots Association*, 2010 CSC 39, [2010] 2 RCS 536.

générale pourraient-elles ainsi trouver application dans le domaine maritime ? La question mérite d'être posée quoique, le cas échéant, il ne faudrait pas que de telles lois entravent de manière importante le contenu essentiel de la compétence maritime fédérale⁵⁶.

13. Récemment dans *Tessier Ltée c Québec (Commission de la santé et de la sécurité du travail)*⁵⁷, la Cour suprême est revenue à une démarche plus traditionnelle pour déterminer le droit applicable dans les relations de travail d'une entreprise québécoise de location de machinerie lourde et de transport routier intra-provincial. Quelques grues lui appartenant étaient utilisées pour effectuer du débardage auprès de navires. Même si c'était là une activité non significative de l'entreprise, cette dernière prétendait échapper de ce simple fait à la compétence provinciale. La Cour suprême, comme elle l'avait déjà fait par le passé⁵⁸, a distingué entre une entreprise de transport maritime intra-provincial et une entreprise de transport maritime extra-provincial afin de déterminer qui, du Parlement du Canada ou de l'Assemblée législative d'une province, peut intervenir dans le champ des relations de travail. Même si la règle habituelle dans ce domaine est l'application du droit provincial, le tribunal a jugé que le Parlement canadien peut réglementer le débardage puisqu'il s'agit là d'activités qui font partie intégrante de sa compétence en matière de navigation et marine marchande. Mais encore faut-il que cette activité soit une caractéristique essentielle de l'entreprise, ce qui n'était pas le cas.

14. Dans *Marine Services International Ltd c Ryan (Succession)*⁵⁹, les personnes à charge de deux pêcheurs ayant perdu la vie alors que leur bateau avait chaviré au large des côtes de Terre-Neuve avaient requis et reçu des indemnités en vertu du régime provincial d'indemnisation des accidents de travail⁶⁰. Même si une disposition de cette loi prévoyait que le droit à l'indemnité remplace tout droit d'action d'origine législative ou autre⁶¹, les mêmes personnes avaient par la suite intenté devant les

⁵⁶ Voir *infra* au para 15.

⁵⁷ 2012 CSC 23, [2012] 2 RCS 3.

⁵⁸ Braën, *Droit maritime au Québec*, *supra* note 45.

⁵⁹ 2013 CSC 44, [2013] 3 RCS 53 [Ryan].

⁶⁰ *Workplace Health, Safety and Compensation Act*, RSNL 1990, c W-11.

⁶¹ *Ibid.* L'article 44 prévoit :

(1) The right to compensation provided by this Act is instead of rights and rights of action, statutory or otherwise, to which a worker or his or her dependents are entitled against an employer or a worker because of an injury in respect of which compensation is payable or which arises in the course of the worker's employment.

(2) A worker, his or her personal representative, his or her dependents or the employer of the worker has no right of action in respect of an injury against an employer or against a worker of that employer unless the injury occurred

tribunaux provinciaux une action en négligence contre, entre autres, le concepteur et constructeur du bateau en vertu de la législation fédérale sur la responsabilité en matière maritime⁶². Le droit à l'indemnisation prévu dans la législation de Terre-Neuve interdit-il un recours fondé sur la négligence prévu par la loi fédérale ? En révision judiciaire, tant en première instance qu'en appel, l'on avait d'abord jugé que les doctrines de l'exclusivité des compétences et de la prépondérance fédérale s'appliquaient et qu'il fallait en conséquence donner une interprétation atténuée à la législation de Terre-Neuve de sorte que l'action en justice puisse suivre son cours⁶³.

15. La Cour suprême du Canada a pour sa part jugé applicable et opérante la législation provinciale⁶⁴ qui interdit de tels recours. Son approche vaut d'être soulignée. D'abord, pour la cour, la résolution d'un différend mettant en cause le partage des compétences requiert une analyse du caractère véritable de la législation attaquée, en l'occurrence la loi de Terre-Neuve. Un régime d'indemnisation des accidents du travail concerne le droit du travail et le droit des assurances et relève donc du pouvoir des provinces. La loi est d'application générale certes, mais elle empêche les successions des deux pêcheurs d'intenter une action en négligence dans le domaine maritime tel que reconnu par la *LRM*⁶⁵ puisqu'elle modifie l'éventail des demandeurs susceptibles d'exercer le recours qui y est prévu. La loi de Terre-Neuve empiète donc sur le cœur de la compétence maritime du Parlement. Puis dans une seconde étape, la cour vérifie si la doctrine de l'exclusivité des compétences trouve application en vertu de la jurisprudence. Est-ce que la loi terre-neuvienne empiète sur le cœur d'un chef de compétence fédérale et si oui, cet empiètement est-il suffisamment

otherwise than in the conduct of the operations usual in or incidental to the industry carried on by the employer.

(3) An action does not lie for the recovery of the compensation under this Act and claims for compensation shall be determined by the commission.

⁶² *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, *supra* note 13. L'article 6(2) prévoit : « Lorsqu'une personne décède par la suite de la faute ou de la négligence d'autrui dans des circonstances qui, si le décès n'en était pas résulté, lui aurait donné le droit de réclamer des dommages-intérêts, les personnes à sa charge peuvent saisir le tribunal compétent d'une telle réclamation. »

⁶³ *Ryan Estate v Universal Marine*, 2009 NLTD 120, 219 Nfld & PEIR 198 (en contrôle judiciaire) et *Newfoundland (Workplace Health, Safety and Compensation Commission) v Ryan Estate*, 2011 NLTD 42, 308 Nfld & PEIR 1 (en appel).

⁶⁴ Même s'il n'existait pas de relation d'emploi directe entre le constructeur et les deux pêcheurs, le tribunal a assimilé celui-ci à un employeur assujetti à la loi provinciale (*Ryan*, *supra* note 59, aux para 40-46).

⁶⁵ *Ibid.* Pour la cour, l'article 44 de la loi terre-neuvienne a pour effet de réglementer indirectement les règles de droit relatives à la négligence maritime qui font partie du cœur de la compétence maritime fédérale (au para 59, jj Lebel et Karakatsanis).

grave de sorte à la rendre inopérante au plan constitutionnel ? Pour la cour, la doctrine de l'exclusivité des compétences ne trouve pas application. Compte tenu de l'étendue de la compétence fédérale en matière de navigation et de marine marchande, de l'absence de répercussions sur le caractère uniforme du droit maritime canadien et de l'application de longue date des régimes provinciaux des accidents de travail dans le secteur maritime⁶⁶, l'empiètement n'est ni grave ni important. Finalement, peut-on appliquer la doctrine de la prépondérance fédérale dans ce cas ? Il faut alors vérifier s'il existe une incompatibilité entre un texte de loi fédéral valide et un texte de loi provincial lui aussi valide⁶⁷. Si la *LRM* confère un droit d'action aux personnes à la charge d'un individu décédé à cause de la négligence d'autrui dans un accident de navigation, il ne fait pas obstacle à l'application d'un régime provincial d'indemnisation d'un accident de travail. Le texte même de l'article 6(2) de la loi fédérale⁶⁸ indique qu'il existe des situations où une personne à charge n'est pas autorisée à exercer le recours qui y est prévu. Or et justement, la loi terre-neuvienne crée une telle situation en instaurant simplement un régime d'indemnisation distinct du droit de la responsabilité délictuelle et en interdisant une poursuite au motif qu'une indemnisation a déjà été versée au titre de ce régime⁶⁹.

16. Dans l'arrêt *Succession Ordon*, la Cour suprême avait jugé que les règles de droit maritime relatives à la négligence constituent un élément essentiel de la compétence maritime fédérale et que l'attribution par le constituant de cette compétence visait sans aucun doute à exclure la compétence provinciale dans ce domaine⁷⁰. La doctrine de l'exclusivité des compétences devait en conséquence s'appliquer si une loi provinciale d'application générale a pour effet de régler indirectement un aspect des règles de droit relatives à la négligence en matière maritime. Par la suite, la jurisprudence du même tribunal précisera que l'empiètement par une loi provinciale doit non seulement toucher le cœur d'une compétence fédérale mais aussi entraver son exercice⁷¹, une analyse qui n'avait pas eu cours dans l'arrêt *Succession Ordon*⁷². Dans l'arrêt *Ryan*, la cour s'éloigne

⁶⁶ *Ibid* aux para 60–64. Voir Chircop et al, *supra* note 3 aux pp 1030–1037.

⁶⁷ L'incompatibilité peut découler d'un conflit d'application (l'observation d'une loi entraîne la violation de l'autre) ou constituer une entrave importante à la réalisation d'un objectif fédéral.

⁶⁸ *Supra* note 13. Jusqu'en 1998, les articles 574 et 584 de la *Loi de 1985 sur la marine marchande*, *supra* note 49, mettaient en œuvre la *Convention de Bruxelles de 1957 sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer*, *supra* note 11.

⁶⁹ C'est aussi le cas des régimes d'indemnisation des marins marchands et des agents de l'État fédéral. Voir *infra* au para 35.

⁷⁰ *Succession Ordon*, *supra* note 17 aux para 84–85.

⁷¹ *Supra* au para 15.

⁷² *Succession Ordon*, *supra* note 17 au para 81 et *Ryan*, *supra* note 59 au para 64.

donc de l'approche traditionnelle adoptée en droit maritime canadien afin de faire revivre l'application de lois provinciales. Est-ce là un cas d'espèce ? Contrairement à l'affaire *Succession Ordon* où les questions sont traitées comme étant des questions de droit maritime canadien, la Cour suprême dans l'affaire *Ryan* aborde le litige comme mettant en cause la nature des droits civils entre employeurs et travailleurs provinciaux. Selon la cour, la compétence fédérale sur la navigation et la marine marchande n'était pas toujours impliquée et celle-ci ne devrait pas faire obstacle à l'application des régimes provinciaux d'indemnisation des accidents du travail dans l'industrie maritime. Dans l'établissement des règles et régimes applicables dans le domaine de la négligence maritime, il reste donc possible de faire appel au droit provincial. Bref, quand il s'agit de définir le droit maritime canadien et d'en identifier les limites, le brouillard persiste et en ce qui a trait à son uniformité, le plaideur continue de naviguer en eaux troubles puisque les règles applicables à la limitation de responsabilité à l'égard de certaines créances maritimes peuvent donc être affectées par cette problématique. Le brouillard pourrait toutefois se dissiper compte tenu de la décision à venir de la Cour suprême du Canada dans l'affaire *Wärtsilä*⁷³. Le tribunal devra décider si le droit civil québécois ou le droit maritime canadien (en l'occurrence la *common law*) doit s'appliquer à un litige concernant la limitation de garantie applicable à la vente d'une pièce de moteur de navire; le droit civil interdit l'application d'une telle limitation de responsabilité alors que c'est l'inverse en *common law*⁷⁴.

II. La limitation de responsabilité

a) La limitation de responsabilité en matière de créances maritimes

17. Maintenant, qu'en est-il de la limitation de responsabilité en matière de créances des passagers et autres acteurs maritimes ? Jusqu'en 1998, les

⁷³ *Supra* note 30.

⁷⁴ Si la question est considérée comme une question maritime devant être régie par le droit maritime canadien, alors la démarche de l'arrêt *Ordon* (*supra* note 17) énonce qu'en l'absence de règles fédérales, c'est la *common law* applicable en semblable matière qui doit trouver application. À notre avis et au nom de l'uniformité du droit maritime canadien, le tribunal devrait opter pour l'application de la *common law* puisque les règles existent; la question de l'application du droit civil québécois ne se poserait même pas. En effet, ce n'est qu'en l'absence d'une règle de *common law* qu'un tribunal doit envisager l'application du droit provincial (voir *supra*). Mais la cour peut aussi considérer la question comme n'étant pas une question maritime devant être régie par le droit maritime canadien et se prêter alors à un examen du partage de la compétence législative dans ce domaine afin de décider de l'application du droit provincial.

articles 574 et 584 de la *Loi de 1985 sur la marine marchande* d'alors⁷⁵ mettaient en œuvre la *Convention de Bruxelles de 1957 sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer*⁷⁶. Suite à un accident, le montant maximal de la responsabilité imputable à l'armateur variait en fonction de la nature des dommages (corporels ou matériels) et de la jauge du navire. La limitation de responsabilité ne pouvait pas être invoquée par le propriétaire si les dommages avaient été causés par sa faute ou complicité réelle et pendant longtemps, il revenait aux créanciers de démontrer l'existence d'une faute ou complicité réelle de la part du propriétaire du navire afin de l'empêcher d'invoquer la limitation de responsabilité. Ce fardeau imposé aux créanciers conduisit à des injustices et sans surprise, la jurisprudence en est venue à restreindre la capacité du propriétaire d'invoquer ce privilège en renversant le fardeau de preuve⁷⁷. Une nouvelle Convention sur la limitation de responsabilité a été adoptée à Londres en 1976 laquelle, sous l'égide de l'OMI⁷⁸, a été modifiée par un Protocole international intervenu en 1996⁷⁹. Ce nouveau régime renverse le fardeau de preuve qui en pratique incombait au propriétaire du navire. C'est à la partie qui conteste le droit du propriétaire de limiter sa responsabilité de faire la preuve d'une conduite qui empêche le propriétaire de le faire. L'article 4 de la *Convention de Londres* prévoit que c'est le cas si les dommages résultent du fait ou de l'omission du propriétaire, commis avec

⁷⁵ *Supra* note 49, remplacée par la *Loi de 2001 sur la marine marchande*, *supra* note 49.

⁷⁶ *Supra* note 11.

⁷⁷ Les tribunaux ont alors jugé que le propriétaire ne s'acquittait pas du fardeau de preuve qui était le sien en démontrant que ses actes ne constituaient pas l'unique cause, ni la cause prochaine ou la cause principale de l'accident. Le propriétaire devait démontrer que l'événement s'était produit sans qu'il n'y eut faute ou complicité de sa part. Cette approche judiciaire s'expliquait d'autant plus facilement que le montant maximal de responsabilité pouvait paraître fort modeste compte tenu de l'ampleur des dommages résultant de certains accidents maritimes et du fait qu'un armateur exerce aujourd'hui un contrôle continu sur la conduite de son navire et que les assureurs assument maintenant plus de risques que dans le passé. Voir : *The Princess Victoria*, [1953] 2 Lloyd's Rep 619; *Stein et al c 'Kathy K' et al (The Ship)*, [1976] 2 RCS 802; *Vaccher et autre c Kaufman et autre*, [1981] 1 RCS 301; *Rhône (Le) c PeterAB Widener (Le)*, [1993] 1 RCS 497. Et en général voir : Rui M Fernandes, « The Limitation of Liability of a Shipowner in Anglo-Canadian Law » (1985) 2 JMLC 219 et Chircop et al, *supra* note 3 aux pp 972-75.

⁷⁸ Organisation maritime internationale.

⁷⁹ *Protocole de 1996 modifiant la Convention de 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes*, Londres, le 2 mai 1996. Environ 70 États appliquent aujourd'hui la convention modifiée ou non. Voir A William Moreira, [Update on Limitation of Liability for Maritime Claims in Canada](http://www.cmla.org/papers/limitation_of_liability_2016.pdf), Canadian Maritime Law Association Annual Seminar, Halifax, 17 juin 2016, en ligne : <http://www.cmla.org/papers/limitation_of_liability_2016.pdf>. Voir aussi Organisation maritime internationale (OMI), [État des conventions](http://www.imo.org/fr/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx), en ligne : <<http://www.imo.org/fr/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx>>.

l'intention de provoquer un tel dommage ou commis téméairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement⁸⁰.

- La LRM et la Convention de Londres

18. En 1998, la *Loi sur la marine marchande du Canada* était amendée⁸¹ pour mettre en œuvre les dispositions de la *Convention de Londres* et du protocole la modifiant. Aujourd'hui, c'est la partie 3 de la *LRM*⁸² qui rend applicables les règles du régime ainsi mis en place. L'article 26 de la *LRM* prévoit en effet que les articles 1 à 15 de la *Convention de Londres*, figurant en annexe, ont force de loi au Canada. Toutefois et en cas d'incompatibilité entre les dispositions de la convention et celles de la *LRM*, ce sont ces dernières qui prévaudront (art 25(2)).

19. Le propriétaire d'un navire⁸³ peut invoquer la limitation de responsabilité mais aussi l'affréteur, l'armateur, l'armateur-gérant⁸⁴. Peuvent aussi y prétendre leurs employés et mandataires⁸⁵ ainsi que leurs assureurs (art 1(1)–(6) de la *Convention de Londres*)⁸⁶. La *LRM* étend ce droit à l'individu ayant un intérêt dans un navire ou sa possession,

⁸⁰ L'article 4 de la *Convention de Londres* se lit comme suit : « Une personne responsable n'est pas en droit de limiter sa responsabilité s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis téméairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement ».

⁸¹ LC 1998, c 6.

⁸² *Supra* note 13.

⁸³ La législation peut définir de manière diverse les termes « navire » et « bâtiment » (voir la *Loi sur les Cours fédérales*, *supra* note 16, art 2 et la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, *supra* note 49, art 2). Le champ d'application de la loi varie d'autant. L'article 26 de la *LRM* définit le mot « navire » en regard de l'application de la *Convention de Londres* comme étant « un bâtiment ou une embarcation conçus, utilisés ou utilisables, exclusivement ou non, pour la navigation, indépendamment de leur mode de propulsion ou de l'absence de propulsion, à l'exclusion des aéroglisseurs et des plates-formes flottantes destinées à l'exploration ou à l'exploitation des ressources naturelles du fond ou du sous-sol marin; y sont assimilés les navires en construction à partir du moment où ils peuvent flotter, les navires échoués ou coulés ainsi que les épaves et toute partie d'un navire qui s'est brisé. »

⁸⁴ Le propriétaire de navire peut évidemment l'exploiter lui-même comme il peut en confier la gestion à une autre personne, elle-même propriétaire ou non. On parle alors de l'armateur, de l'armateur-gérant ou du propriétaire-gérant.

⁸⁵ Il s'agit des personnes dont la négligence ou la faute entraîne la responsabilité du propriétaire de navire. Au premier chef, le capitaine et les membres de l'équipage voudront sans doute se prévaloir du droit à la limitation.

⁸⁶ Voir aussi l'article 30 de la *LRM* qui étend le bénéfice de la limitation aux propriétaires de dock, canal et port en ce qui concerne les pertes causées aux navires, à leurs cargaisons et aux autres biens à bord.

à compter de son lancement et qu'il importe qu'il s'agisse d'un navire de mer ou non (art 25(1)b) de la *LRM*). Le droit d'invoquer la limitation de responsabilité vaut aussi pour la navigation se déroulant dans les eaux intérieures canadiennes et englobe la navigation de plaisance qui s'y déroule⁸⁷. Sont par ailleurs exclus du champ d'application de ces dispositions l'aéroglysseur ainsi que les plates-formes flottantes utilisées pour l'exploration ou l'exploitation des ressources marines (art 25(1) de la *LRM* et art 15(5) de la *Convention de Londres*). L'article 1(4) de la *Convention de Londres* précise aussi que si l'une des créances ainsi prévues est dirigée contre toute personne dont les fautes ou négligences entraînent la responsabilité du propriétaire du navire, « cette personne est alors en droit de se prévaloir de la limitation de responsabilité ». Dans *JD Irving, Limited c Siemens Canada Limited*⁸⁸, la Cour fédérale a jugé que cet article 1(4) est assez large pour englober les agents et les entrepreneurs indépendants si, au plan juridique, le propriétaire du navire est responsable de leurs actes⁸⁹. Dans un tel cas, l'entrepreneur pourra invoquer la limitation de responsabilité dont jouit le propriétaire. Mais à moins donc que l'intention d'étendre cette protection aux entrepreneurs indépendants ne soit exprimée, ces derniers ne pourront la soulever à leur profit⁹⁰.

20. Tant la *LRM* que la *Convention de Londres* établissent les limites maximales de responsabilité à l'égard des créances nées d'un même événement. Ces limites varient en fonction de la jauge du navire, de la nature des créances ou encore, s'il s'agit de la créance d'un passager tel que défini dans les textes. Les limites sont progressives et dépendent de la

⁸⁷ Selon l'article 25(1)b) de la *LRM*, l'expression « propriétaire de navire » doit s'interpréter sans égard au terme « de mer » (« *seagoing* »).

⁸⁸ 2016 CF 287 [*JD Irving*].

⁸⁹ *Ibid.* Voici ce qu'en dit la cour (au para 33, j Strickland) :

Dans la *Convention sur la limitation*, le terme « propriétaire de navire » s'entend du propriétaire, de l'affrètement, de l'armateur ou de l'armateur-gestionnaire d'un navire de mer. Conformément à ses objectifs stratégiques, la *Convention sur la limitation* aide les propriétaires à négocier des tarifs d'assurance avantageux en établissant des montants de responsabilité prévisibles, fondés sur le montant de la limitation. Par contre, le plafonnement du dédommagement incite les demandeurs à accepter un règlement rapide, hors cour. L'équilibre que permet la *Convention sur la limitation* entre le dédommagement et la prévisibilité contribue au maintien du transport international de marchandises par eau, lequel est indispensable au commerce mondial moderne. *Je ne crois pas qu'il était prévu à l'origine d'étendre la limitation aux entrepreneurs indépendants, lesquels peuvent souscrire leurs propres assurances ou signer avec les propriétaires un contrat qui couvre les risques et toute responsabilité pouvant découler des biens ou des services qu'ils fournissent en lien avec un navire.* [nos italiques]

⁹⁰ À l'inverse, la limitation pourra être invoquée si l'entrepreneur agit sous les ordres du propriétaire.

jauge du navire⁹¹. Elles sont exprimées en dollars canadiens ou en DTS⁹². Deux fonds distincts doivent, s'il y a lieu, être constitués : l'un concerne les créances pour préjudice corporel et le second vaudra à l'égard de toutes les autres créances. Si le fonds établi pour les créances relatives au préjudice (corporel ou autre) est insuffisant pour satisfaire l'ensemble de toutes les créances, le reliquat s'ajoute alors et prend rang *pari passu* avec toutes les autres créances, par exemple celles pour dommages matériels pour lesquelles l'autre fonds a été constitué (art 6(2) de la *Convention de Londres*). Il est intéressant de noter qu'un tribunal britannique a jugé que le propriétaire pouvait dans un contrat renoncer à invoquer son droit à la limitation si telle était l'intention claire des parties⁹³. Nous proposons donc d'identifier les personnes à qui la limitation peut être opposée d'abord en référant à la *Convention de Londres* puis à la *LRM*. Les deux textes distinguent entre les créances de passagers telles que définies et impliquant les réclamations des passagers à l'encontre du navire qui les transporte et les autres créances, ces dernières impliquant généralement des créances imputables à un navire dont la responsabilité est admise ou prouvée pour les dommages causés aux tiers. Dans tous les cas, il faut se souvenir que le principe de la limitation est un aspect de la responsabilité et qu'il s'applique dans le cas où la conduite du navire est fautive ou négligente. Ce n'est qu'à ce moment que le propriétaire dudit navire, s'il est poursuivi, invoquera son droit à limiter sa responsabilité⁹⁴.

21. Le droit à la limitation de responsabilité peut être invoqué soit comme moyen de défense à une action dirigée contre le propriétaire ou encore, au moyen d'une action ou d'une demande reconventionnelle de la part de ce dernier et visant la constitution d'un fonds de limitation (art 32 de la *LRM* et art 10–11 de la *Convention de Londres*). Précisons qu'invoquer la limitation comme moyen de défense dans le cadre d'une action ne vaut qu'à l'égard de cette action. C'est un désavantage important si l'on considère que la constitution d'un fonds vaudra, quant à elle, à l'encontre de toutes les créances réelles ou appréhendées nées de l'événement ayant

⁹¹ Laquelle est mesurée conformément aux règles prévues dans la *Convention de Londres de 1969 sur le jaugeage des navires*, Londres, 23 juin 1969 et ses modifications. Voir le *Règlement concernant le jaugeage des navires*, DORS/94-653 et l'article 29.1 de la *LRM*.

⁹² Droit de tirage spécial émis par le Fonds monétaire international (FMI). Le DTS représente une créance virtuelle sur les monnaies librement utilisables des États membres du FMI. La valeur d'un DTS est déterminée par rapport à un panier de monnaies et par exemple, le 16 juillet 2019, un DTS valait 1,80\$ canadien.

⁹³ *Bahamas Oil Refining Company International Ltd v The Owners of the Cape Bari Tankerschiffahrts GMBHCo KG (Bahamas)*, [2016] UKPC 20, en ligne : <<http://www.bailii.org/uk/cases/UKPC/2016/20.html>>.

⁹⁴ Dans un abordage, il se peut que la conduite fautive des deux navires soit en cause, auquel cas la responsabilité sera partagée à parts égales ou selon le degré de faute de chacun. Voir l'article 17 de la *LRM*.

donné lieu aux dommages. Au Canada, la Cour fédérale est le seul tribunal compétent pour entendre toutes questions relatives à la constitution du fonds de limitation ainsi qu'à sa répartition entre les créanciers ayant établi leurs créances. Le tribunal énonce les règles de procédure, empêche la poursuite d'autres procédures et y joint les parties (art 32-33 de la *LRM*). Le fonds est constitué par le dépôt, par la personne qui invoque la limitation, du montant total de responsabilité prévu par la loi ou encore, d'une garantie jugée acceptable par le tribunal (art 33(4) de la *LRM* et art 11 de la *Convention de Londres*) auquel s'ajouteront les intérêts courant depuis la date de l'événement qui a donné lieu aux créances jusqu'au moment de l'établissement du fonds (art 33(5) de la *LRM*). Une fois le fonds constitué, aucun actif du propriétaire ne pourra faire l'objet de procédures judiciaires et à cet égard, le tribunal pourra ordonner, s'il y a lieu, la mainlevée de toute saisie (art 33-34 de la *LRM* et art 13 de la *Convention de Londres*). La *LRM* précise qu'un privilège sur un navire ne peut modifier la proportion selon laquelle le fonds sera réparti (art 33(3)).

22. Récemment dans *Peracomo Inc c Société TELUS Communications*⁹⁵, la Cour suprême du Canada a précisé à quel moment le bénéfice de la limitation prévu à l'article 4 de la *Convention de Londres* peut être écarté. Un pêcheur avait remonté à la surface un câble à fibres optiques sous-marin dans lequel étaient pris ses engins de pêche. Il l'avait alors sectionné sachant qu'il coupait un câble pouvant être éventuellement en service (ce qui était le cas ...), mais une mention manuscrite sur une carte marine laissait entendre le contraire. Les dommages se sont élevés à près d'un million de dollars. Comme propriétaire du bateau, pouvait-il invoquer son droit à la limitation de responsabilité ? Pour la cour, les États contractants à la *Convention de Londres* ont recherché l'exigence d'une faute

⁹⁵ 2014 CSC 29, [2014] 1 RCS 621 [*Peracomo*]. Dans cette affaire, le tribunal a opposé l'interprétation qu'il convient de donner à l'article 4 de la *Convention de Londres* qui exclut le droit à la limitation et à l'article 43(2) la *Loi sur l'assurance maritime*, LC 1993, c 22, qui exclut l'indemnisation d'un dommage imputable à l'« conduite délibérée » d'un assuré. Dans ce dernier cas, l'inconduite s'entend non seulement d'un acte fautif intentionnel, mais également d'une conduite qui témoigne d'une insouciance téméraire au vu d'une obligation de connaissance. La limitation ou la non-limitation de la responsabilité au regard de l'article 4 de la *Convention de Londres* tient, quant à elle, à la faute de la personne responsable. La disposition prévoit en effet deux fautes qui suppriment l'une et l'autre la limitation de la responsabilité prévue : la première est celle commise avec l'intention de provoquer « un tel dommage » et la seconde est celle commise « témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement » (au para 19, j Cromwell). Voir Patrick Griggs, Richard Williams et Jeremy Farr, *Limitation of Liability for Maritime Claims*, 4^e éd, Routledge, 2005 à la p 3; Robert P Grime, « Implementation of the 1976 Limitation Convention » (1988) 12 *Marine Pol'y* 306 à la p 313; Duygu Damar, *Wilful Misconduct in International Transport Law*, Springer, 2011 à la p 168 et Chircop et al, *supra* note 3 à la p 728. Voir aussi *The « Bowbelle »*, [1990] 1 *Lloyd's Rep* 532 à la p 535 (QBD).

stricte et une limitation de la responsabilité difficile à supprimer, voire quasiment impossible pour un demandeur à obtenir. Le plafond ne vaut pas seulement quand le dommage est imputable à l'acte intentionnel et téméraire du propriétaire; l'acte fautif doit de plus revêtir un caractère très répréhensible au plan subjectif. Bref, il ne faut pas seulement démontrer que le pêcheur avait l'intention de sectionner le câble mais aussi prouver qu'il a voulu causer le dommage qui en a effectivement résulté ou qu'il a agi témérement et avec conscience que le dommage en résulterait probablement⁹⁶.

23. La *Convention de Londres* énumère les créances qui sont assujetties, qu'importe leur fondement contractuel ou extracontractuel, à la limitation de responsabilité. La suppression du bénéfice de la limitation ne dépend pas de la nature des créances qui sont ainsi énumérées mais seulement de la conduite du propriétaire, comme on l'a vu⁹⁷. Les créances pour préjudice corporel ou matériel ainsi que les pertes y afférentes et les pertes découlant de retard dans le transport de biens ou de passagers sont bien évidemment identifiées (art 2(1))⁹⁸. Certaines créances sont expressément exclues

⁹⁶ *Ibid.* Ainsi, le droit à la limitation de la responsabilité serait exclu seulement quand le dommage voulu ou prévu par la « personne responsable » correspond au dommage effectivement subi par le demandeur (au para 28). Voir aussi *JD Irving, supra* note 88. Pour le rapport existant entre le droit maritime et le droit aérien dans ce domaine, voir Marel Katsivela, « Loss of the Carrier's Limitation of Liability under the Hague-Visby Rules and the Warsaw Convention : Common Law and Civil Law Views » (2012) 26:2 ANZMLJ 118.

⁹⁷ *Supra* au para 22. Voir aussi *Margolle and Another v Delta Maritime Co Ltd and Others (The "Saint Jacques II" and "Gudermes")*, [2002] EWHC 2452, [2003] 1 Lloyd's Rep 203; *Schiffahrtsgesellschaft MS "Merkur Sky" mbH & Co KG v MS Leerort Nth Schiffahrts GmbH & Co KG (The "Leerort")*, [2001] EWCA Civ 1055, [2001] 2 Lloyd's Rep 291.

⁹⁸ L'article 2(1) de la *Convention de Londres* identifie les créances suivantes :

- a) créances pour mort, pour lésions corporelles, pour pertes et pour dommages à tous biens (y compris les dommages causés aux ouvrages d'art des ports, bassins, voies navigables et aides à la navigation) survenus à bord du navire ou en relation directe avec l'exploitation de celui-ci ou avec des opérations d'assistance ou de sauvetage, ainsi que pour tout autre préjudice en résultant;
- b) créances pour tout préjudice résultant d'un retard dans le transport par mer de la cargaison, des passagers ou de leurs bagages;
- c) créances pour d'autres préjudices résultant de l'atteinte à tous droits de source extracontractuelle, et survenus en relation directe avec l'exploitation du navire ou avec des opérations d'assistance ou de sauvetage;
- d) créances pour avoir renfloué, enlevé, détruit ou rendu inoffensif un navire coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve ou s'est trouvé à bord;
- e) créances pour avoir enlevé, détruit ou rendu inoffensive la cargaison du navire;
- f) créances produites par une personne autre que la personne responsable, pour les mesures prises afin de prévenir ou de réduire un dommage pour

dont celles relatives à l'indemnité pour actes de secours, à la contribution aux avaries communes, aux dommages nucléaires ou encore, ceux qui sont dus à la pollution par les hydrocarbures⁹⁹ ou celles des préposés du propriétaire du navire à l'égard desquelles la loi dispose que ce dernier ne peut limiter sa responsabilité¹⁰⁰ (art 3). En cas de réclamations de leur part, quels sont les passagers et autres personnes à qui un propriétaire peut opposer son droit à la limitation ? Nous proposons d'identifier qui sont ceux à qui la limitation peut être opposée d'abord selon la *Convention de Londres*, puis selon la *LRM*.

24. La *Convention de Londres* distingue entre d'une part, (1) les créances pour préjudice corporel (mort ou blessures) ainsi que les autres créances (art 6) et d'autre part, (2) les créances de passagers (art 7). Conformément à la *Convention de Londres*, le tableau suivant indique les montants de responsabilité maximale imputables au propriétaire d'un navire et relatives aux créances nées d'un même événement et autres que les créances de passagers :

Jauge du navire	Créances pour préjudice corporel (à l'exception de celles du passager)	Autres créances (à l'exception de celles du passager)
301–2 000 t.	3,02 millions de DTS	1,51 million de DTS
2 001–30 000 t.	3,02 millions de DTS plus 1 208 DTS pour chaque tonneau à partir de 2 001	3,02 millions de DTS plus 604 DTS pour chaque tonneau à partir de 2 001
30 001–70 000 t.	3,02 millions de DTS plus 906 DTS pour chaque tonneau à partir de 30 001	3,02 millions de DTS plus 453 DTS pour chaque tonneau à partir de 30 001
70 001 t. et plus	3,02 millions de DTS plus 604 DTS pour chaque tonneau à partir de 70 001	3,02 millions de DTS plus 302 DTS pour chaque tonneau à partir de 70 001

La convention précise que sont couvertes les créances pour mort et lésions corporelles, pour pertes ou dommages aux biens survenus à bord d'un navire mais aussi en relation directe avec l'exploitation de celui-ci¹⁰¹, ce qui peut même englober des blessures ou d'autres dommages (c'est-à-dire matériels) subis hors du navire¹⁰². Puisque la *Convention de Londres* le

lequel la personne responsable peut limiter sa responsabilité conformément à la présente Convention, et pour les dommages ultérieurement causés par ces mesures.

⁹⁹ Ces derniers sont assujettis au régime prévu dans la partie 6 de la *LRM*.

¹⁰⁰ Sur ce sujet, voir Hill, *supra* note 2 aux pp 399–400.

¹⁰¹ Art 2.1(a) de la *Convention de Londres*.

¹⁰² Pour des dommages corporels, voir *Caspian Basin Specialized Emergency Salvage Administration v Bouygues Offshore SA (No 4)*, [1977] 2 Lloyd's Rep 507 (Adm Ct),

permet¹⁰³, la *LRM* fixe de plus le montant maximal de responsabilité pour le propriétaire du navire de 300 tonnes et moins en ce qui concerne les créances pour préjudice corporel nées d'un même événement et autres que les créances de passagers à 1 million dollars et à 500 000\$ pour les autres créances (art 29 de la *LRM*)¹⁰⁴. Ces limitations prévues dans la *Convention de Londres* et la *LRM* ne sont pas applicables aux « créances de passagers ». Elles visent plutôt à limiter la responsabilité d'un propriétaire du navire pour les dommages causés à des tiers et pour les créances autres que celles de passagers. Conformément à l'article 29 de la *LRM*, la limitation indiquée sera aussi applicable au passager transporté gratuitement sur une embarcation de plaisance (de moins de 300 tonnes) et non inclus dans la définition de « passager »¹⁰⁵.

25. Ainsi et concernant les créances de passagers, la *Convention de Londres* définit le « passager » comme la personne transportée à bord d'un navire

- (a) en vertu d'un contrat de transport de passagers¹⁰⁶, ou
- (b) qui, avec le consentement du transporteur, accompagne un véhicule ou des animaux vivants qui font l'objet d'un contrat de transport de marchandises¹⁰⁷.

dans lequel on a jugé que les blessures causées à un individu par un marin qui se trouvait alors à quai et qui exécutait un acte directement lié à l'opération du navire constituent des créances pour préjudice corporel autres que des créances de passagers. Voir aussi *Aegean Sea Traders Corporation v Repsol Petroleo SA and another (The "Agean Sea")*, [1998] 2 Lloyd's Rep 39 (QBD).

¹⁰³ L'article 15(2) permet à un État membre de stipuler le régime applicable aux navires utilisés à la navigation dans les eaux intérieures et aux navires de 300 tonnes et moins.

¹⁰⁴ Par exemple, il peut s'agir de dommages matériels causés à des biens (navire, cargaison, pont...). Voir *Bayside Towing Ltd c Canadian Pacific Railway*, 2000 CarswellNat 350 (CF); *Canadien Pacifique Ltée c Sheena M (Le)*, [2000] 4 CF 159, 2000 CarswellNat 3261; *Siemens Canada Limited c JD Irving Limited*, 2012 CAF 225, [2014] 1 RCF 676; *Grieg Shipping A/S c Dubai Fortune (Navire)*, 2012 CF 1110 et *Peracomo*, *supra* note 95.

¹⁰⁵ L'article 29 de la *LRM* rend la limitation qui y est prévue applicable aux créances exclues de l'article 28, dont celles d'une personne transportée sans contrat de transport dans une embarcation utilisée à des fins autres que commerciales ou publiques. Le cas du plaisancier transporté gratuitement se trouve donc assujéti à la limitation de l'article 29. Voir à titre d'exemples *Whitbread*, *supra* note 17 et *Isen c Simms*, *supra* note 53.

¹⁰⁶ Art 1(4)a) de la *Convention de Londres*, *supra* note 12. Ce peut être un passager à bord d'un navire de croisière, un navire de transport mixte de marchandises et de passagers, un ferry ...

¹⁰⁷ *Ibid*, art 1(4)b). Ce peut être le conducteur d'un camion, d'un autocar, un accompagnateur ...

Dans le cas de créances pour préjudice corporel et nées d'un même événement, la limite de responsabilité du propriétaire est fixée à un montant de 175 000 DTS multiplié par le nombre de passagers que le navire est autorisé à transporter conformément à son certificat¹⁰⁸. Dans *Buckley c Buhlman*¹⁰⁹, la Cour d'appel fédérale a jugé que ces dispositions visent les personnes qui se trouvent à bord du navire cherchant à limiter sa responsabilité.

26. Toujours concernant les créances de passagers pour préjudice corporel mais s'agissant d'un navire de 300 tonneaux et moins, la *LRM* précise quant à elle que la limite de responsabilité est fixée à la plus élevée des deux sommes suivantes, soit 2 millions de DTS ou le produit de 175 000 DTS par le nombre de passagers inscrit dans un document requis par la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*¹¹⁰ et, si aucun document n'est requis, par le nombre de passagers à bord. La limitation est applicable qu'importe l'existence ou l'absence d'un contrat de transport (art 28(1)-(2)). Il faut toutefois noter que l'article 28(1) de la *LRM* s'adresse aux passagers transportés à bord d'un navire en vertu d'un contrat de transport tandis que l'article 28(2) s'entend de toute personne transportée à bord d'un navire sans contrat de transport, à l'exception :

- du capitaine, d'un membre de l'équipage ou de tout autre employé sur le navire;
- de la personne à bord d'un navire qui est utilisé à des fins autres que commerciales ou publiques (c'est le cas du plaisancier transporté à titre gratuit);
- d'un naufragé ou d'une autre personne en détresse et recueillie à bord, et
- du passager clandestin ou encore de toute catégorie établie par règlement¹¹¹ (art 28(3)).

¹⁰⁸ Voir la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, *supra* note 49, art 110(1), 120(1). Le critère de la jauge ou du tonnage du navire n'est pas retenu dans ce cas-ci puisque souvent des navires de faible tonnage transportent un grand nombre de passagers. Voir Norman A Martínez Gutiérrez, *Limitation of Liability in International Maritime Conventions : The Relationship between Global Limitation Conventions and Particular Liability Regimes*, New York, Routledge, 2011 à la p 85 [Martínez Gutiérrez].

¹⁰⁹ 2012 CAF 9 au para 44 [*Buckley c Buhlman*].

¹¹⁰ *Supra* note 49.

¹¹¹ Aucun règlement n'a été adopté en ce sens.

La *LRM* ajoute de plus à la définition de « passager », que l'on retrouve dans la *Convention de Londres* et qui peuvent donc se voir opposer la limitation de responsabilité du propriétaire, les personnes suivantes :

- le participant à une activité de tourisme d'aventure¹¹²;
- la personne qui est transportée à bord d'un bâtiment utilisé à des fins commerciales ou publiques et propulsé manuellement ou avec des pagaies et enfin;
- le stagiaire en navigation à la voile (art 24).

L'exclusion concernant le transport à bord d'un navire utilisé à des fins non commerciales ou publiques a pour conséquence d'écarter l'application de cette limitation à l'égard d'un passager à titre gratuit sur une embarcation de plaisance; dans ce dernier cas, c'est la limitation prévue à l'article 29 de la *LRM* qui s'appliquera¹¹³. Comme on le verra, la *Convention d'Athènes* quant à elle ne trouve pas application à l'égard d'un passager embarqué gratuitement sur un bateau de plaisance¹¹⁴. Enfin, il faut préciser que les créances découlant de la pollution par les hydrocarbures échappent à l'application de la *Convention de Londres*¹¹⁵.

- La LRM et la Convention d'Athènes

27. Les dispositions qui précèdent doivent se lire avec celles énoncées dans la partie 4 de la *LRM* qui met en œuvre la *Convention d'Athènes sur le transport par mer de passagers*¹¹⁶ (ci-après « *Convention d'Athènes* »). Cette dernière établit les limites de responsabilité dont bénéficie le transporteur maritime de passagers pour les pertes causées aux passagers,

¹¹² C'est-à-dire la personne non assujettie à la *Convention d'Athènes* et participant à une activité aquatique exigeant des mesures de sécurité accrues et exposant le participant à de plus grands risques par rapport au simple transport de passagers lesquels risques ont été présentés et acceptés par écrit (art 37.1 de la *LRM*). Voir la définition de « passager » à l'article 24 de la *LRM*.

¹¹³ *Supra* au para 24. Dans *Buckley c Buhlman, supra* note 109, des plaisanciers à titre gratuit dans une embarcation ont été heurtés et blessés par une autre embarcation appartenant au même propriétaire. Leurs créances étaient-elles celles de passagers (avec une limitation de responsabilité plus élevée) ou d'une catégorie autre (et assujettie à une limitation moins élevée) ? La Cour d'appel fédérale a jugé que la créance du passager vise celle à l'encontre du navire à bord duquel se trouve le créancier. Or, le navire responsable était l'autre navire et en conséquence, c'était l'autre limitation qui était applicable...

¹¹⁴ *Infra* au para 29.

¹¹⁵ Elles relèvent plutôt du régime mis en place par la partie 6 de la *LRM*. Voir l'article 3(6) de la *Convention de Londres, supra* note 12.

¹¹⁶ *Supra* note 6.

à leurs bagages et véhicules. La convention fixe le montant minimal de responsabilité imputable au transporteur maritime qui reste libre contractuellement de les augmenter¹¹⁷. Le champ d'application de la *Convention d'Athènes* vise le transport international qui a fait l'objet d'un contrat de transport entre le transporteur ou le transporteur substitué¹¹⁸ et un passager. En l'absence d'un tel contrat, la convention s'appliquera également à la personne qui, avec le consentement du transporteur, accompagne un véhicule ou un animal qui lui est transporté en vertu d'un contrat de transport (art 1(4))¹¹⁹. Finalement, la convention est applicable à tout bâtiment de mer sauf un aéroglisseur (art 1(3)). En bref, tout transport international de passagers à partir ou à destination du Canada ou sur un navire immatriculé au Canada ou battant pavillon canadien est généralement assujéti au régime de la *Convention d'Athènes*.

28. La *LRM* étend le champ d'application de la *Convention d'Athènes* à tout transport de passagers effectué dans les eaux intérieures canadiennes¹²⁰ par un navire, y incluant un bâtiment ou embarcation conçu, utilisé ou utilisable, exclusivement ou non, pour la navigation mais à l'exception des bâtiments propulsés manuellement à l'aide de pagaies ou d'avirons et d'un aéroglisseur (art 36(1) de la *LRM*). Ainsi, tant pour la *Convention d'Athènes* que pour la *Convention de Londres*, le terme « navire » doit s'entendre de tout bâtiment ou embarcation, de mer ou non, conçu, utilisé ou utilisable, exclusivement ou non, pour la navigation à l'exclusion des bâtiments propulsés manuellement et des aéroglisseurs¹²¹. Les deux conventions trouvent aussi application tant en eaux intérieures qu'en eaux internationales mais, comme on l'a vu, avec les distinctions qui s'imposent en regard des limitations applicables ou des personnes assujétiées.

29. Le régime mis en place par la *Convention d'Athènes* s'appliquera donc à tout transport interne de personnes, qu'il y ait ou non un contrat de transport; mais en sont exclus le capitaine, les membres de l'équipage

¹¹⁷ *Ibid*, art 18.

¹¹⁸ Le transporteur « substitué » s'entend d'une personne autre que le transporteur et qui assure effectivement le transport, en totalité ou en partie (art 1(1)b) de la *Convention d'Athènes*).

¹¹⁹ Sur ce sujet, voir Baris Soyer, « Boundaries of the Athens Convention : What you See is not Always What you Get » dans D Rhidian Thomas, dir, *Liability Regimes in Contemporary Maritime Law*, Londres, Informa, 2007, 189 [Rhidian Thomas].

¹²⁰ La Convention s'applique au transport par eau « d'un lieu du Canada à tout lieu au Canada, directement ou en passant par un lieu situé à l'extérieur du Canada » (art 37(2) de la *LRM*). L'article 36(2) modifie la mention de « transport par mer » utilisée dans la *Convention d'Athènes* par « transport par eau ». Voir *Frugoli c Services aériens des cantons de l'Est inc*, 2007 QCCS 6203 au para 27 et *Gundersen v Finn Marine Ltd*, 2008 BCSC 1665 [*Gundersen v Finn Marine*]. Voir aussi Chircop et al, *supra* note 3 à la p 668.

¹²¹ *Supra* note 83.

et tout autre employé¹²², un naufragé, un passager clandestin ou autre personne à bord sans permission et une personne transportée par un navire autre qu'un navire utilisé à des fins commerciales ou publiques¹²³. Dans ce dernier cas, une personne transportée à titre gratuit dans une embarcation de plaisance n'est pas assujettie à la *Convention d'Athènes*¹²⁴, ce qui n'est pas le cas du passager transporté à titre gratuit à bord d'un navire exploité à des fins commerciales ou publiques. C'est là une distinction importante. Quant aux participants à une activité de tourisme d'aventure et aux stagiaires en navigation à la voile, s'ils échappent à l'application de la *Convention d'Athènes*, ce n'est pas le cas en ce qui concerne la *Convention de Londres* qui trouvera plutôt application¹²⁵.

30. En vertu de la *Convention d'Athènes*, le transporteur est responsable du préjudice corporel subi par le passager ainsi que des dommages matériels, en y incluant ceux découlant d'un retard, causés aux bagages si le fait générateur s'est produit au cours du transport¹²⁶ et qu'il est imputable à la faute ou négligence du transporteur ou de ses préposés et mandataires (art 3(1))¹²⁷. La responsabilité couvre la période de transport proprement dite, c'est-à-dire celle où le passager et les bagages de cabine¹²⁸ se trouvent à bord du navire ou en cours d'embarquement ou de débarquement ou encore, lorsqu'ils sont transportés par eau du quai au navire. L'attente dans une gare maritime ou sur un quai n'est pas couverte sauf pour les bagages de cabine qui auraient déjà été pris en charge par le transporteur.

¹²² Le mot « employé » s'entend de toute personne employée ou occupée à bord en quelque qualité que ce soit pour les affaires du navire (art 37(2)b)(i) de la *LRM*).

¹²³ Le navire utilisé à des fins publiques peut être un ferry ou traversier...

¹²⁴ *Supra* note 83. Puisqu'il s'agit d'un navire autre qu'un navire utilisé à des fins commerciales ou publiques (art 37(2)b) de la *LRM*. Il faut noter, comme on l'a déjà souligné, que le terme « navire » tant dans la *Convention d'Athènes* que dans la *LRM* doit s'entendre de tout bâtiment ou embarcation, de mer ou non, conçus, utilisés ou utilisables, exclusivement ou non, pour la navigation, à l'exclusion des bâtiments propulsés manuellement et des aéroglisseurs (art 36(2)a) de la *LRM*).

¹²⁵ Voir la définition de « passagers » à l'article 24 de la *LRM*.

¹²⁶ À comparer avec la *Convention de Londres* qui limite la responsabilité du propriétaire de navire aux créances résultant d'un « même » événement. *Quid* si un même passager se blesse deux fois lors du même trajet? La *Convention d'Athènes* ne serait pas applicable mais la *Convention de Londres* oui? Voir Chircop et al, *supra* note 3 à la p 983.

¹²⁷ Normalement, le fardeau de la preuve incombe au demandeur (art 3.2 de la *Convention d'Athènes*) mais la faute ou négligence du transporteur ou de ses serviteurs et agents sera présumée si le préjudice corporel causé à un passager ou les dommages causés à ses bagages de cabine résultent d'un naufrage, abordage, échouement, explosion, incendie ou d'un défaut du navire (art 3.3). Dans tous les cas où les bagages autres que les bagages de cabine ont été endommagés ou perdus, la faute ou négligence du transporteur est présumée (art 3.3).

¹²⁸ C'est-à-dire ceux qui sont sous la garde et le contrôle du passager (art 1(6) de la *Convention d'Athènes*).

Quant aux autres bagages dont les véhicules, la période de transport court du moment de leur prise en charge par le transporteur jusqu'au moment de leur remise (art 1(8)).

31. À moins que le transporteur n'ait convenu de les garder, il n'est pas responsable des pertes et dommages survenus aux biens de valeur (espèces, titres négociables, or, bijoux, objets d'art ...) du passager (art 5 de la *Convention d'Athènes*). Il n'est pas responsable également du préjudice corporel ou des dommages aux bagages causés par la faute du passager quoique dans ce dernier cas, le tribunal peut procéder à partager la responsabilité entre les parties (art 6). La *Convention d'Athènes* établit, de la manière suivante, le montant maximal de responsabilité imputable au transporteur :

- (a) en cas de préjudice corporel, la responsabilité est limitée à 175 000 DTS par passager et par transport (art 7);
- (b) en cas de dommages aux bagages de cabine, la responsabilité est limitée à 1 800 DTS par passager et par transport (art 8(1));
- (c) en cas de dommages aux véhicules¹²⁹, la responsabilité est de 10 000 DTS (art 8(2));
- (d) concernant tous les autres bagages, la responsabilité est de 2 700 DTS (art 8(3)).

Une franchise d'au plus 300 DTS concernant les véhicules et de 135 DTS concernant les autres bagages peut aussi être convenue par les parties (art 8(4))¹³⁰.

32. Le transporteur, ses préposés et mandataires ainsi que le transporteur substitué peuvent invoquer la limitation de responsabilité. Mais s'il est prouvé que les dommages résultent d'un acte ou omission commis avec l'intention de provoquer des dommages, ou téméairement en sachant que des dommages en résulteraient probablement, le droit à la limitation est déchu (art 13 de la *Convention d'Athènes*)¹³¹.

¹²⁹ Y compris les bagages transportés dans ou sur un véhicule (art 1(6) de la *Convention d'Athènes*).

¹³⁰ Un État membre reste libre de modifier ces montants (art 3 du *Protocole de 1990 modifiant la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages* et art 40 de la *LRM*).

¹³¹ Voir *Peracomo*, *supra* note 95.

33. Les dispositions de la *Convention d'Athènes* sont d'ordre public¹³² et le transporteur ne peut donc pas proposer aux passagers des clauses atténuant sa responsabilité ou fixant des limites inférieures à celles prévues dans la convention. De telles clauses seraient réputées nulles et sans effet (art 18). Les limitations prévues dans la convention s'appliquent qu'importe le fondement contractuel ou délictuel d'un recours entrepris contre le transporteur (art 12, 14). Si la *Convention d'Athènes* fixe des limitations minimales de responsabilité, la *Convention de Londres* fixe, quant à elle, des limitations maximales qui se superposent à celles d'Athènes¹³³. Ainsi, si les créances dérivant de la *Convention d'Athènes* totalisent un montant supérieur à la limitation maximale prévue par la *Convention de Londres*, c'est le montant maximal de responsabilité prévu dans cette dernière qui prévaudra. Par ailleurs, si la *Convention d'Athènes* ne trouve pas application dans un cas, c'est la *Convention de Londres* qui devra alors s'appliquer à moins que le cas ne constitue une exception¹³⁴. Ainsi dans *Gundersen v Finn Marine*¹³⁵, un bateau utilisé comme taxi commercial s'est échoué blessant un passager transporté gratuitement. Est-ce la limitation prévue dans la *Convention d'Athènes* qui doit s'appliquer (175 000 DTS) ou celle prévue aux articles 24 et 28(2) de la *LRM* (2 millions de DTS)? La Cour suprême de Colombie-Britannique a jugé que la *Convention d'Athènes* trouve application puisque le cas impliquait un navire utilisé à des fins commerciales ou publiques et même si le passager blessé était non payant. Pour le tribunal¹³⁶, toutes les créances

¹³² Art 37 de la *LRM*. Le régime d'Athènes est d'ordre public et constitue un minimum. Le transporteur reste libre de stipuler des conditions de responsabilité différentes pour les phases précédant ou suivant la période définie dans la convention (art 18 de la *Convention d'Athènes*).

¹³³ Tetley, *supra* note 3 à la p 271. Les limitations maximales de la *Convention de Londres* peuvent s'appliquer en cas d'incidents catastrophiques concernant un grand nombre de passagers. Sarah Fiona Gahlen, *Civil Liability for Accidents at Sea*, Springer-Verlag Berlin Heidelberg, 2015 aux pp 233, 240–41. Comme l'auteur l'indique, habituellement de tels incidents (i.e. le *Costa Concordia*) font l'objet d'un règlement extrajudiciaire. Voir aussi Martínez Gutiérrez, *supra* note 108 à la p 186.

¹³⁴ *Supra* au para 18 et s en ce qui concerne le champ d'application de la *Convention de Londres*.

¹³⁵ *Supra* note 120.

¹³⁶ La Cour suprême de Colombie-Britannique renvoie aussi à une opinion de la Cour d'appel du Nouveau-Brunswick dans *Russel et al c MacKay*, 2007 NBCA 55, (2007), 284 DLR (4^e) 528, pour qui

... la *Convention d'Athènes* s'applique au transport interne et international de passagers, à bord de tous les genres de navires utilisés à des fins commerciales ou publiques—à l'exclusion des embarcations de plaisance—que ce soit en haute mer ou sur un lac, une rivière ou un fleuve intérieurs. Elle s'applique également, sous réserve de certaines exceptions qui ne sont pas pertinentes pour les fins qui nous occupent, à tous les passagers, que leur présence à bord soit ou non régie par un contrat de transport. (au para 29, j Drapeau)

de passagers doivent être analysées comme étant d'abord assujetties à la *Convention d'Athènes* et si le montant total des réclamations à payer selon ce régime excède la limitation maximale calculée en vertu de la *Convention de Londres*, alors le propriétaire du navire pourra invoquer cette dernière et les créances seront alors payées au *pro rata*¹³⁷. Dans *Cuppen v Queen Charlotte Lodge Ltd et al*¹³⁸, suite à un accident, le conducteur d'un bateau fourni par la pourvoirie où il logeait la poursuit en tant que propriétaire du bâtiment. Cette dernière fut négligente en n'informant pas le conducteur des problèmes qu'avait rencontrés son embarcation dans le passé. La Cour suprême de Colombie-Britannique a considéré qu'il n'y avait pas en tant que tel un contrat de transport entre le conducteur et le propriétaire. Le bateau de pêche était simplement fourni avec d'autres services par la pourvoirie. Ce n'était donc pas la limitation prévue par la *Convention d'Athènes* qui devait s'appliquer mais plutôt celle d'un million de dollars alors prévue à la partie 3 de la *LRM*¹³⁹. Les deux conventions comportent des similarités mais leur champ d'application varie. Si la *Convention de Londres* établit une limite maximale de responsabilité en faveur du propriétaire du navire, celle d'*Athènes* fixe quant à elle une limitation minimale en faveur du transporteur de passagers. Si dans un cas donné le montant de la responsabilité découlant de la *Convention d'Athènes* est supérieur à celui établi par la *Convention de Londres*, ce sera cette dernière qui prévaudra.

b) Les principaux cas d'exclusion

34. Le propriétaire du navire peut invoquer son droit à la limitation qu'importe le fondement, contractuel ou délictuel, du recours intenté contre lui. Mais tant les *Conventions de Londres et d'Athènes* que la *LRM* excluent de leur champ d'application plusieurs acteurs maritimes dont le capitaine et les membres de l'équipage¹⁴⁰. S'ils sont poursuivis à titre de préposés ou mandataires du propriétaire du navire pour les préjudices causés à des tiers par leurs fautes ou négligences, ils sont eux-mêmes habilités à invoquer la limitation du propriétaire. À l'inverse, ils ne pourront recourir contre ce dernier s'ils ont subi un préjudice corporel à cause de sa faute ou négligence.

35. Au Canada, l'employé (et les personnes à sa charge) qui est blessé ou décède dans le cadre de ses fonctions et à cause de la faute ou négligence de son employeur est en effet éligible à une indemnisation sans égard à

¹³⁷ Le tribunal renvoie également à Rhidian Thomas, *supra* note 119 aux pp 297–98.

¹³⁸ 2005 BCSC 880.

¹³⁹ Maintenant l'article 29.

¹⁴⁰ *Supra* aux para 26 (*Convention de Londres*), 29 (*Convention d'Athènes*).

la responsabilité de l'employeur; mais en contrepartie, il ne peut recourir contre son employeur, son droit d'action étant aboli¹⁴¹. Dans chaque province, il existe en effet un régime d'indemnisation des accidents de travail qui relève de l'assurance et des relations de travail et qui tombe donc sous la compétence législative des provinces¹⁴². Ce régime protège les personnes qui occupent un emploi dans une province et ce, même si l'accident a lieu à l'extérieur de celle-ci¹⁴³. Au plan constitutionnel, le Parlement canadien dans l'exercice des compétences qui sont les siennes, dont celle en matière de navigation et marine marchande et celle relative à la fonction publique fédérale, a créé deux régimes d'indemnisation des accidents de travail, l'un applicable aux marins marchands¹⁴⁴ et l'autre aux agents de l'État¹⁴⁵.

36. La *Loi sur l'indemnisation des marins marchands*¹⁴⁶ trouve application à l'égard du marin exerçant à bord d'un navire de commerce qui effectue un voyage de cabotage ou un voyage au long cours (art 2(1)), que l'accident se produise au Canada ou à l'étranger (art 7). Il doit s'agir d'un navire immatriculé au Canada ou affrété aux termes d'une charte partie coque-nue et dont l'affrèteur réside au Canada ou y a sa principale place d'affaires. Le « marin » s'entend de toute personne employée ou occupée à bord du navire¹⁴⁷; les marins navigant dans les eaux

¹⁴¹ Les régimes canadiens des accidents de travail tirent leur origine du rapport Meredith établi en 1910 et lequel proposait un compromis entre la perte par les employés accidentés au travail du droit de recourir contre l'employeur en retour du droit à être indemnisé et qu'importe la responsabilité de l'employeur. Voir l'historique qu'en fait la Cour suprême du Canada dans *Ryan*, *supra* note 59 aux para 28–29.

¹⁴² *Ibid* au para 32 et *Loi constitutionnelle de 1867*, *supra* note 19, art 92(13). Voir : *Workmen's Compensation Board v Canadian Pacific Railway Co*, [1920] AC 184; *Commission du salaire minimum v Bell Telephone Company of Canada*, [1966] SCR 767; *Bell Canada c Québec (Commission de la santé et de la sécurité du travail)*, [1988] 1 RCS 749 [*Bell Canada*]; *Alltrans Express Ltd c Colombie-Britannique (Workers' Compensation Board)*, [1988] 1 RCS 897 et *Husky Oil Operations Ltd c Ministre du Revenu national*, [1995] 3 RCS 453.

¹⁴³ *Ryan*, *supra* note 59 au para 27. Voir aussi par exemple la *Loi sur l'indemnisation des marins marchands*, LRC 1985, c M-6, art 7 [*Loi sur l'indemnisation des marins marchands*].

¹⁴⁴ *Ibid*.

¹⁴⁵ *Loi sur l'indemnisation des agents de l'État*, LRC 1985, c G5 [*Loi sur l'indemnisation des agents de l'État*].

¹⁴⁶ *Supra* note 143.

¹⁴⁷ Le terme est interprété largement. Voir *Metaxas v Ship The Galaxias*, [1989] 1 CF 386 (les musiciens à bord sont jugés comme faisant partie de l'équipage). Le mot inclut évidemment le capitaine; ce dernier est le représentant personnel ou le mandataire du propriétaire de navire (ou de l'affrèteur) et il exerce l'autorité ultime à bord. La *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, *supra* note 49, le définit comme étant la personne qui exerce la direction et le commandement d'un bâtiment (art 2). S'il ne peut être considéré

intérieures¹⁴⁸ sont exclus de même que les pêcheurs, pilotes et apprentis pilotes et toute autre personne non visée par une loi provinciale ou une autre législation fédérale¹⁴⁹ (art 5a)). Est également exclu le personnel navigant à bord d'un navire public¹⁵⁰. À cet égard, il est à noter qu'une personne qui n'est pas couverte par la *Loi sur l'indemnisation des marins marchands* pourra l'être par la *Loi sur l'indemnisation des agents de l'État* si, évidemment, elle répond aux critères d'admissibilité qui y sont énoncés¹⁵¹ ou sinon, par le régime des accidents de travail de la province de résidence. Bref, tout marin qui peut demander une indemnité en conformité avec un régime provincial ou avec la législation fédérale sur l'indemnisation des agents de l'État est exclu. L'employeur, qu'il ait commis ou non une faute, doit verser une indemnité au marin accidenté (art 8). Le droit à l'indemnité tient lieu de tous autres droits (art 13). À la différence des régimes provinciaux, les employeurs assujettis à la législation fédérale ne versent pas de contributions dans un fonds commun géré par l'État et qui sert à indemniser les travailleurs accidentés (art 30(1)); ils sont plutôt tenus de se protéger au moyen d'une assurance pour payer les demandes d'indemnisation qui leur sont adressées. La Commission d'indemnisation des marins marchands ayant été abolie, c'est le ministre fédéral du Travail qui est maintenant chargé de l'application de la loi¹⁵².

37. Les pilotes et apprentis pilotes sont aussi exclus et ne peuvent recourir contre le propriétaire du navire. Le pilote désigne toute personne qui assure la conduite nautique d'un navire mais qui ne fait pas partie de son équipage¹⁵³. Son autorité ne doit pas être confondue avec celle du capitaine lequel est aux commandes du navire¹⁵⁴ même si, par ailleurs, ce

comme un employé du propriétaire, il est très certainement une « personne occupée à bord » au sens de l'article 2 de la *Loi sur l'indemnisation des marins marchands*, *supra* note 143. À noter aussi la définition de « navigant » (*seafarer*) qui englobe toute personne qui est ou sera employée à quelque titre que ce soit, à bord d'un bâtiment à l'article 1(1) du *Règlement sur le personnel maritime*, DORS/2007-115. Voir aussi Chircop et al, *supra* note 3 aux pp 53, 499.

¹⁴⁸ L'article 2 de la *Loi sur l'indemnisation des marins marchands*, *supra* note 143, précise qu'elle ne s'applique pas au marin employé à bord d'un navire affecté au commerce dans un voyage en eaux internes (eaux internes du Canada et toute partie d'un lac, d'un fleuve ou d'une rivière faisant corps avec les eaux internes du Canada situées aux États-Unis ou effectué sur le Lac Michigan) ou dans un voyage en eaux secondaires telles que l'article 2 les définit).

¹⁴⁹ En l'occurrence la *Loi sur l'indemnisation des agents de l'État*, *supra* note 145.

¹⁵⁰ Ce peut être un navire garde-côte ou autre navire gouvernemental, un ferry

¹⁵¹ *Supra* note 145. Il doit s'agir d'un « agent de l'État » tel que défini à l'article 2.

¹⁵² *Loi de 2012 sur l'emploi et la croissance*, LC 2012, c 31, art 233 et s.

¹⁵³ *Loi sur le pilotage*, LRC 1985, c P-14, art 2 [*Loi sur le pilotage*].

¹⁵⁴ La *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, *supra* note 49, définit le capitaine comme celui qui exerce la direction et le commandement d'un bâtiment et elle exclut nommément le pilote (art 2).

dernier doit exercer avec prudence le pouvoir qu'il possède d'intervenir dans la conduite nautique du navire pendant que celle-ci est sous le contrôle du pilote¹⁵⁵. En cas d'accident de travail, les pilotes relèvent du régime provincial. Ironiquement, il faut noter qu'au plan professionnel, que le pilotage soit obligatoire ou non¹⁵⁶, les pilotes eux-mêmes peuvent invoquer lorsque leur responsabilité est mise en cause une limitation de mille dollars¹⁵⁷.

38. Selon la Cour suprême dans *Ryan*¹⁵⁸, les aspects des régimes relatifs à l'indemnisation des accidents du travail établis par les provinces et concernant l'indemnisation s'appliquent en général aux entreprises fédérales qui y exercent leurs activités mais non les aspects qui concernent la santé et la sécurité au travail¹⁵⁹. Le même tribunal a aussi reconnu que ces régimes provinciaux étaient appliqués depuis près d'un siècle dans le secteur maritime et il a confirmé l'application du régime des accidents de travail de Terre-Neuve aux pêcheurs et autres employés à bord d'un bateau de pêche¹⁶⁰. Le droit à l'indemnisation en question fait donc échec au droit de poursuite reconnu par ailleurs par l'article 6 de la *LRM*¹⁶¹. Il faut toutefois noter que le propriétaire d'un bateau de pêche peut quant à lui invoquer le principe de la limitation si sa responsabilité est mise en cause à l'égard de tiers autres que ses employés¹⁶².

Conclusion

39. Traditionnellement, le droit du propriétaire du navire d'opposer le bénéfice de limiter sa responsabilité ne s'exerce pas à l'encontre de ses

¹⁵⁵ Braën, *Droit maritime au Québec*, *supra* note 45 à la p 292.

¹⁵⁶ La *Loi sur le pilotage*, *supra* note 153 (art 20) permet aux Administrations de pilotage d'identifier par règlement les eaux pour lesquelles le pilotage est obligatoire.

¹⁵⁷ *Ibid*, art 40. Il en va de même pour une administration de pilotage.

¹⁵⁸ *Supra* note 59.

¹⁵⁹ *Ibid* au para 34. Voir aussi *Bell Canada*, *supra* note 142 à la p 763 et *Tessier Ltée c Québec (Commission de la santé et de la sécurité du travail)*, 2012 CSC 23, [2012] 2 RCS 3.

¹⁶⁰ *Ryan*, *supra* note 59 au para 63, la cour admet que la législation de Terre-Neuve n'entrave pas l'exercice de la compétence fédérale sur la navigation et les bâtiments ou navires et cela ressort également de l'application quasi centenaire des régimes provinciaux d'indemnisation des accidents de travail au secteur maritime. Voir également *Sincennes-McNaughton Lines, Ltd v Bruneau*, [1924] SCR 168; *Bonavista Cold Storage Co Ltd v Walters et al* (1959), 20 DLR (2^e) 744 (C de l'Éch); *Paré c Rail & Water Terminal (Quebec) Inc*, [1978] 1 CF 23 (1^{ère} inst); et *Laboucane v Brooks*, 2003 BCSC 1247, 17 BCLR (4^e) 20. Voir aussi Christopher J Giaschi, *Confused Seas : The Application of Provincial Statutes to Maritime Matters*, 2011, en ligne : <<http://www.admiraltylaw.com/papers/Application%20of%20Provincial%20laws%20to%20Maritime%20Matters%202011%20Revision.pdf>>.

¹⁶¹ *Supra* aux para 14–15. Voir aussi *Chircop et al*, *supra* note 3 aux pp 1030–37.

¹⁶² Par exemple, voir *Peracomo*, *supra* note 95.

employés. Tant la *LRM* que les *Conventions de Londres* et d'*Athènes* les excluent de leur champ d'application. Le droit canadien ne connaît aucune rupture à cet égard. L'intervention d'un régime des accidents de travail fait donc obstacle à un recours contre le propriétaire. Depuis longtemps, il existe une interaction entre les régimes provinciaux des accidents de travail et les interventions fédérales dans des secteurs d'activités maritimes qui ne sont pas occupés complètement par les autorités canadiennes. Ainsi, des acteurs maritimes comme les pilotes et les pêcheurs tombent sous la juridiction des autorités provinciales en la matière. Cette situation a été avalisée par la Cour suprême du Canada dans *Ryan*¹⁶³. L'affaire n'a pas été traitée comme en étant une de droit maritime canadien. Elle fut plutôt analysée sous l'angle d'application d'une loi générale en matière de propriété et de droits civils et puisque l'empiètement provincial dans le secteur maritime n'était pas grave et ne rompait pas l'uniformité du droit maritime canadien, il fut jugé valide. Mais dorénavant, peut-on pour autant conclure sur l'application de deux approches judiciaires en matière maritime, l'une stricte et fondée sur le droit maritime canadien et qui ne laisse place à aucune présence provinciale, et l'autre plus coopérative ? La décision attendue de la Cour suprême du Canada dans l'affaire *Wärtsilä* permettra sans doute de répondre à cette question. Quoi qu'il en soit, le droit maritime canadien ne peut survivre en vase clos et ses liens avec le droit commun, fût-il de source provinciale, doivent être rétablis.

40. Doit-on limiter la dette du propriétaire du navire ou la créance du passager ? La *Convention d'Athènes* limite le montant¹⁶⁴ de la créance que peut présenter un passager à l'encontre d'un transporteur maritime responsable du dommage subi par ce dernier. La *Convention de Londres*¹⁶⁵ limite quant à elle le montant maximal de la responsabilité encourue par le propriétaire du navire responsable à l'encontre des créances pour préjudice corporel et matériel. Le régime applicable au Canada donne suite à ces deux conventions et promeut l'uniformité des règles applicables dans ce domaine. Mais l'uniformité n'est que relative dans la mesure où, comme on l'a vu, des créances restent incertaines à cause de la problématique constitutionnelle entourant l'application du droit maritime canadien. Conséquemment, il en va de même du droit du propriétaire d'invoquer le bénéfice de la limitation.

¹⁶³ *Supra* note 59.

¹⁶⁴ Rappelons qu'il s'agit d'une limite minimale dans la mesure où elle pourrait être augmentée par le transporteur maritime, ce qui serait évidemment bien surprenant...

¹⁶⁵ De même que la *LRM*.