

## Les Cahiers de droit



Jasper RIDLEY, *The Law of the Carriage of Goods by Land, Sea and Air*, 4<sup>e</sup> édition by Geoffrey Whitehead, Londres, Shaw and Sons Limited, 1975, 287 pages.

Maurice Tancelin

Volume 19, Number 3, 1978

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/042273ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/042273ar>

[See table of contents](#)

---

### Publisher(s)

Faculté de droit de l'Université Laval

### ISSN

0007-974X (print)

1918-8218 (digital)

[Explore this journal](#)

---

### Cite this review

Tancelin, M. (1978). Review of [Jasper RIDLEY, *The Law of the Carriage of Goods by Land, Sea and Air*, 4<sup>e</sup> édition by Geoffrey Whitehead, Londres, Shaw and Sons Limited, 1975, 287 pages.] *Les Cahiers de droit*, 19(3), 845–845.  
<https://doi.org/10.7202/042273ar>

emprunts au droit romain pour assurer la « survivance »? Les facteurs favorables et défavorables à chacun des types de réception donnent lieu à autant de questions d'intérêt immédiat en droit québécois.

Dans la seconde partie, l'auteur étudie les effets de la réception dans l'application du droit reçu et dans l'acculturation du milieu récepteur. On savait que l'application donne lieu à des résistances, surtout quand le droit est reçu involontairement, et qu'il s'acclimate par l'effet combiné des tribunaux, du législateur et de la doctrine. Il reste au Québec à utiliser la sociologie juridique de façon plus systématique pour mener à terme le processus de prise de conscience de la réalité juridique. Le chapitre consacré à l'acculturation juridique fournit des explications au malaise du droit québécois. Le dualisme juridique consécutif à la réception entraîne, qu'on le veuille ou non, une acculturation qui se manifeste sur les institutions, réalité indéniable au Québec, mais aussi sur les individus: le paragraphe consacré aux effets de l'acculturation juridique sur les individus est d'une particulière importance pour les professeurs de droit. « Le droit modèle l'homme; il le déforme à l'occasion. Ainsi se crée un homme juridique, bien différent de l'homme naturel », dit le doyen Carbonnier. Quelle sorte d'homme juridique professionnel fabriquons-nous dans les facultés de droit au Québec aujourd'hui? La réactivation des cours de philosophie du droit et de sociologie juridique inscrits au programme de notre Faculté serait un premier pas en avant. La réinscription d'un cours d'histoire du droit en serait un second, si elle était suivie d'application.

Maurice TANCELIN

Jasper RIDLEY, *The Law of the Carriage of Goods by Land, Sea and Air*, 4<sup>e</sup> édition by Jeffrey Whitehead, Londres, Shaw and Sons Limited, 1975, 287 pages.

Cet ouvrage n'est pas destiné aux spécialistes du droit mais aux agents de fret des compagnies de transport et d'import-export. Dans

cette perspective, on comprend l'emploi répété des adverbess entourant de flou les solutions juridiques appuyées en général par la citation d'un seul précédent. Ce qui serait inacceptable dans un ouvrage scientifique est parfaitement compréhensible dans celui-ci.

Sous cette réserve, qui n'est qu'une mise en garde et non pas une critique, l'ouvrage reste utile pour l'étudiant en droit qui s'initie au droit des transports canadien, étant donné la très proche parenté du droit canadien en la matière avec le droit anglais.

Les notions de *common carrier* (transporteur public) et de *public carrier* (transporteur privé) (p. 7, 79 et 80), ne sont compréhensibles que dans le cadre de la *common law*. Il en est de même de la règle selon laquelle le transporteur de marchandises en est l'assureur (pp. 15, 81).

En Angleterre, le contrat de transport de marchandises par voie aérienne est entièrement soumis au droit statutaire depuis le 1<sup>er</sup> juin 1967 (p. 214), à la différence du Canada où le contrat de transport aérien interne reste soumis à la *common law* dans les provinces anglophones et au droit civil dans la province de Québec.

Par contre en matière de transport terrestre et maritime, la *common law* anglaise se partage encore avec le droit statutaire le domaine du transport de fret. Ainsi en matière de transport maritime, il y a les contrats soumis à la *common law* seulement, y compris ses principes de conflits de lois (p. 95) et ceux qui sont soumis à la fois aux Règles de La Haye et à la *common law* (p. 155; cf SRC 1970 c. C-15, *Loi relative au transport de marchandises par eau*).

L'identité des textes rend la fascination exercée par la jurisprudence anglaise sur la jurisprudence canadienne aussi forte qu'avant la réforme constitutionnelle de 1949. Le Ridley est par conséquent d'une grande utilité pour l'étudiant et pour le praticien canadien non spécialisé en matière de transport.

Maurice TANCELIN