

William TETLEY, *Marine Cargo Claims*, 2^e éd., avec la collaboration de Marc Nadon, Toronto, Butterworths, 1978, 664 p. [ISBN: 0-8892-6018-4].

Maurice Tancelin

Volume 20, Number 3, 1979

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/042334ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/042334ar>

[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. (1979). Review of [William TETLEY, *Marine Cargo Claims*, 2^e éd., avec la collaboration de Marc Nadon, Toronto, Butterworths, 1978, 664 p. [ISBN: 0-8892-6018-4].] *Les Cahiers de droit*, 20 (3), 651–652.
<https://doi.org/10.7202/042334ar>

aussi restreinte, c'est probablement en raison du fait qu'ils étaient conscients des limites de leurs recherches actuelles, et en ce sens, leur prudence ne saurait constituer un véritable blâme. Il y aurait quand même eu place, croyons-nous, pour la projection d'expectatives nouvelles plus élaborées.

Quant à la forme, la rédaction ainsi que la présentation visuelle d'un rapport de recherche empirique exigent un labeur particulier de la part des auteurs. L'enjeu que constitue l'intérêt du lecteur mérite cependant qu'on s'y arrête. C'est pourquoi nous critiquons le regroupement de tous les tableaux de l'ouvrage dans une annexe. Ce clivage entre le corps même du texte et les tableaux s'y rapportant ne facilite pas une lecture suivie. Certains tableaux y gagneraient aussi en qualité en étant présentés sous forme graphique.

Somme toute, avec un sujet en or — soit celui des enfants en difficulté tant sur le plan social que sur le plan légal — les auteurs ont conduit avec brio une recherche scientifique dont ils extériorisent les données essentielles dans cet ouvrage. Souhaitons que leurs préoccupations se continuent.

Claude FERRON

William TETLEY, *Marine Cargo Claims*, 2^e éd., avec la collaboration de Marc Nadon, Toronto, Butterworths, 1978, 664 p. [ISBN : 0-8892-6018-4].

L'idée de calquer le plan d'un ouvrage sur l'ordre des preuves à faire dans les procès relatifs à une matière donnée (p. 54 et 55), indique que l'auteur est un praticien qui a une longue expérience de celle-ci. Quand l'auteur est en outre doté du sens critique, qui est la marque du théoricien, il est dans les meilleures conditions possibles pour réussir une œuvre doctrinale. Tel est le cas de l'ouvrage dont M^e W. Tetley, professeur à l'Université McGill, nous donne une seconde édition, mise à jour (fait à souligner dans la doctrine juridique au Québec) avec la collaboration d'un autre avocat, M^e M. Nadon.

L'ouvrage se divise en cinq parties. La première présente le texte de base, les Règles sur les connaissements ou Règles de La Haye, établies par la Convention de Bruxelles de 1924, que le Canada a intégrées à son ordre interne en 1936 (S.R.C. 1970 c. C-15).

La seconde partie porte sur la preuve *prima facie* que le chargeur doit faire de la perte et du montant des dommages subis par la marchandise au cours d'un transport maritime.

La troisième partie explique le contenu de la preuve qui incombe au transporteur. L'auteur insiste sur le fait que cette preuve porte à la fois sur la navigabilité du navire (preuve de la diligence raisonnable, c'est-à-dire d'une obligation de moyens) et sur l'existence éventuelle de l'une des dix-sept causes d'exonération prévues par la Convention. L'auteur a pu ramener celles-ci à huit, car la force majeure prend en droit maritime des formes très variées. Le Comité du transport de l'Office de révision du Code civil (XVII, Montréal 1972, article 45) avait, quant à lui, ramené ces causes d'exonération au nombre de sept. Mais le projet final de l'Office (*Projet de Code civil*, 1978, vol. 1, livre 5, Obligations, art. 657) a préféré reprendre l'énumération de la convention, reproduite telle quelle également par la loi fédérale précitée.

Après avoir exposé brièvement la contre-preuve possible de la part du chargeur, dans une quatrième partie, l'auteur présente, dans la dernière partie, les arguments qui sont à la disposition tant du chargeur que du transporteur.

Enfin d'importants appendices présentent les textes discutés dans l'ouvrage, relevant des droits américain, anglais, français et canadien.

L'ouvrage du professeur Tetley constitue un exemple original de commentaire réunissant autour de la discussion des décisions canadiennes, celle de la jurisprudence d'un grand nombre de pays, notamment la Grande-Bretagne, les États-Unis et la France. Cet ouvrage de droit maritime comparé écrit en anglais réserve une surprise de taille,

en débordant le cadre de la pratique maritime canadienne, qui navigue surtout dans les eaux anglaises et parfois américaines, mais à peu près jamais françaises. Chaque chapitre se termine par l'indication des solutions de la loi française de 1966 et de ses interprétations jurisprudentielles. On constate que cette loi apporte des solutions plus complètes et souvent plus satisfaisantes que la Convention de 1924, qui n'est d'ailleurs pas un code mais unifie seulement certaines règles (p. 39). Par exemple la loi de 1966, comme d'ailleurs le *Harter Act* américain, contient des dispositions applicables avant l'embarquement et après le débarquement des marchandises (p. 10 et 11), alors qu'avec les Règles de La Haye, reproduites telles quelles, nous ne disposons au Canada d'aucune règle légale réglementant les prétentions des parties dans ces moments particulièrement délicats du transport maritime. C'est sur ces points-là que l'Office de Révision du Code civil aurait pu faire œuvre utile en complétant les Règles de La Haye, plutôt que de répéter (à quelle fin?) une loi fédérale.

Dans la préface, l'auteur fait un vibrant plaidoyer en faveur de la réciprocité des échanges entre maritimistes. Ce faisant il renoue avec la grande tradition du droit maritime, qui s'est élaboré à partir du XVIII^e siècle autour du *Code de la marine* de Colbert, autant en Grande-Bretagne qu'en Europe continentale. Dans son ouvrage sur le domaine et l'interprétation du Code civil de la Province de Québec, F.P. Walton, à la page 139, rappelle que Lord Mansfield, qui est souvent appelé le père du droit commercial moderne, et les autres juges anglais se sont appuyés sur des autorités qui étaient essentiellement continentales et que le *Code de la marine* a occupé une place prépondérante parmi les sources dont ils se sont inspirés. Puisse l'ouvrage du professeur Tetley ramener les juristes contemporains à une vision aussi universelle du droit maritime.

Cependant depuis plus d'un siècle le droit maritime est marqué par l'opposition qui s'est établie entre les pays de chargeurs,

comme les États-Unis et les pays des transporteurs, comme la Grande-Bretagne (p. 39). C'est à la lumière de cette donnée de base que la loi et la jurisprudence de chacun des pays doivent être analysées et critiquées en ce qu'elles ont naturellement tendance à favoriser les intérêts dominants des nationaux. Aussi, malgré l'unification internationale du régime juridique du transport maritime des marchandises, est-il nécessaire, dans l'état actuel des choses, de disposer d'un point de vue doctrinal proprement canadien. C'est pourquoi l'ouvrage du professeur Tetley présente un intérêt considérable pour tous ceux qui exercent leur activité en la matière au Canada, les conseillers juridiques des compagnies d'assurance, des compagnies de navigation et des clubs P. et I., les praticiens du transport maritime et les juges. Bien qu'il ne leur soit pas directement destiné, les enseignants et étudiants trouveront dans ce livre le complément indispensable aux nombreux ouvrages étrangers sur la question.

Maurice TANCELIN

Denis SZABO, *Criminologie et politique criminelle*, Paris/Montréal, Vrin/Les Presses de l'Université de Montréal, 1978, 318 p., ISBN = 8405-0402-0.

La criminologie est aujourd'hui le lieu de convergence de disciplines scientifiques diverses toutes intéressées selon leur problématique particulière aux phénomènes de criminalité ou de déviance. Aussi ne faut-il pas s'étonner si les débats qui ont cours dans les sciences humaines se transposent sans ménagement dans le champ de la recherche criminologique. La rivalité heuristique des perspectives du consensus et du conflit, la remise en cause des frontières jadis incontestées de la science et de l'idéologie, la canalisation des forces de changement dans les voies antagonistes du réformisme ou du radicalisme suffisent sans doute à convaincre les criminologues les plus naïfs que bonne conscience et consensus sont dorénavant choses du passé.