

LA RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR MARITIME AU CANADA

Guy Lefebvre

Volume 101, Number 2, September 1999

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1046264ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1046264ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Éditions Yvon Blais

ISSN

0035-2632 (print)

2369-6184 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Lefebvre, G. (1999). LA RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR MARITIME AU CANADA. *Revue du notariat*, 101(2), 281–298. <https://doi.org/10.7202/1046264ar>

LA RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR MARITIME AU CANADA

Guy Lefebvre¹

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION

I. LE CONTEXTE JURIDIQUE CANADIEN

- A. Le partage des compétences
- B. La législation applicable
 - 1. La législation fédérale
 - 2. La législation provinciale

II. L'EXÉCUTION DU CONTRAT DE TRANSPORT SELON LES RÈGLES DE LA HAYE-VISBY

- A. Les phases d'exécution
- B. La responsabilité du transporteur
 - 1. Le cas d'exonération
 - 2. La limitation
 - 3. L'exercice de l'action en responsabilité

CONCLUSION

¹ Avocat, professeur et directeur du Centre de droit des affaires et du commerce international (CDACI), de la Faculté de droit de l'Université de Montréal.

Pour une étude plus approfondie sur ce sujet, voir Jean PINEAU et Guy LEFEBVRE, *Le contrat de transport, terrestre, maritime et aérien*, à paraître aux Éditions Thémis. Ce texte, se voulant une brève introduction au droit canadien dans le cadre des Journées Henri-Capitant, n'a pas été remanié.

INTRODUCTION

Cet exposé portera sur un aspect particulier du domaine du droit des transports : la responsabilité du transporteur maritime. La démarche que nous nous proposons de suivre comporte deux parties. La première cernera le contexte juridique canadien. La seconde traitera de l'exécution du contrat de transport selon les *Règles de La Haye-Visby* qui s'appliquent au Canada.

I. LE CONTEXTE JURIDIQUE CANADIEN

Dans cette partie, nous verrons sommairement le partage des compétences en droit maritime, puis nous décrirons la législation applicable.

A. Le partage des compétences

Le Canada est une fédération dans laquelle la Constitution détermine la compétence respective des Parlements fédéral et provinciaux². À ce contexte il faut ajouter le caractère bijuridique canadien. En effet, alors que la tradition civiliste s'applique dans la province de Québec, la *common law*, quant à elle, reçoit application dans toutes les autres provinces et territoires.

L'article 91, paragraphe 10, de la *Loi constitutionnelle de 1867*³ donne compétence exclusive au Parlement du Canada pour tout ce qui concerne *navigation and shipping* traduit par « la navigation et les expéditions par eau ».

Quand on s'est interrogé sur le sens qu'il fallait donner à cette expression, les tribunaux se sont entendus pour affirmer qu'elle devait être interprétée le plus largement possible. Il est clair qu'elle vise le transport international et celui s'effectuant entre les provinces. Qu'en est-il du transport intra-provincial? En s'appuyant sur l'article 92, paragraphe 10 (a) et (b), de la Constitution⁴, selon lequel sont de compétence provinciale « les ouvrages et entreprises d'une nature locale,

2 Relativement au droit des transports on consultera avec profit : François CHEVRETTE et Herbert MARX, *Droit constitutionnel*, Montréal, P.U.M., 1982, p. 915 et suiv.

3 *Loi constitutionnelle de 1867*, 30 & 31, Vict. R.U., C.B., c. 3.

4 *Id.*

autres que [...] a) Lignes de bateaux à vapeur ou autres bâtiments, [...] autres entreprises reliant la province à une autre ou à d'autres provinces, ou s'étendant au-delà des limites de la province; b) Lignes de bateaux à vapeur entre la province et tout pays britannique ou étranger », nous pouvons affirmer que la responsabilité du transporteur, qui effectue un transport dont le point de départ et celui d'arrivée sont dans une province, est de compétence provinciale.

De plus, il faut savoir que lorsqu'un litige relève de la compétence du Parlement fédéral, tant les tribunaux fédéraux que provinciaux ont juridiction pour en être saisis⁵. Devant l'absence de dispositions de la législation fédérale applicable à certaines questions, la Cour suprême du Canada a élaboré le concept de la *common law* fédérale⁶. Le contenu de ce concept est puisé dans le droit maritime anglais, puis est incorporé au droit fédéral en tant qu'ensemble uniforme de règles de droit fédérales. Ces règles se dégagent des principes de la *common law* en matière de contrats, de négligence, de dépôt, etc. C'est ainsi que le droit civil, une des deux traditions juridiques au Canada, est relégué aux oubliettes lorsqu'une affaire émane du Québec et que le droit fédéral est applicable⁷.

B. La législation applicable

1. La législation fédérale

En mai 1993, le Canada a adopté les *Règles de La Haye-Visby* de 1968⁸ dans sa nouvelle *Loi relative au transport des*

5 *Loi sur la Cour fédérale*, L.R.C. (1985), c. F-7, art. 22.

6 Voir *ITO-International Terminal Operators Ltd. c. Mïda Electronics Inc.*, [1986] 1 R.C.S. 752; *Ontario (Procureur général) c. Pembina Exploration Canada Ltd.*, [1989] 1 R.C.S. 206; *Q.N.S. Paper Co. c. Chartwell Shipping Ltd.*, [1989] 2 R.C.S. 683.

7 Voir, par exemple, Guy LEFEBVRE et Normand TAMARO, « La Cour suprême et le droit maritime : la mise à l'écart du droit civil est-elle justifiable? », (1991) 70 *R. du B. can.* 121; Guy LEFEBVRE, « Droit maritime - Compétence de la Cour fédérale - Contenu de l'expression "Droit maritime canadien" », (1992) 71 *R. du B. can.* 166; Guy LEFEBVRE, « L'uniformisation du droit maritime canadien aux dépens du droit civil québécois : lorsque l'infidélité se propage de la Cour suprême à la Cour d'appel du Québec », (1997) 31 *R.J.T.* 577.

8 *Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance*, Bruxelles, le 23 février 1968, modifiée par le Protocole de Bruxelles du 21 décembre 1979.

*marchandises par eau*⁹. La Loi de 1993 prévoit également qu'« au plus tard le 31 décembre 1999, et par la suite à tous les cinq ans », le ministre des transports du Canada devra faire rapport au Parlement sur la possibilité de remplacer ces Règles par celles de Hambourg¹⁰.

Les *Règles de La Haye-Visby* ont un champ d'application très vaste. L'article X (R.L.H.-V.) énonce en effet que :

les dispositions des présentes règles s'appliqueront à tout connaissance relatif à un transport de marchandises entre ports relevant de deux États différents, quand :

- a) le connaissance est émis dans un État contractant, ou
- b) le transport a lieu au départ d'un port d'un État contractant, ou
- c) le connaissance prévoit que les dispositions des présentes règles ou de toute autre législation les appliquant ou leur donnant effet régiront le contrat, quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée.¹¹

À la lecture de cet article, il est aisé de comprendre que les *Règles de La Haye-Visby*¹² ne visent que le transport international de marchandises. Toutefois, il faut savoir que l'article 7(2) de la Loi de 1993 soumet également le transport interne à ces règles. Si la compétence du Parlement fédéral ne fait pas de doute quant au transport interprovincial, il en va autrement

9 L.C., 1993, ch. 21, en vigueur depuis le 6 mai 1993 (ci-après citée « Loi de 1993 »).

10 *Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer*, Hambourg, le 31 mars 1978. Voir les articles 3 et 4 de la Loi de 1993.

11 Notons que cet article fait en sorte qu'une clause dite *Paramount* n'est plus nécessaire dans les connaissances maritimes, et ce, contrairement à l'article 4 de l'ancienne *Loi relative au transport des marchandises par eau*, L.R.C. (1985) c. 27, au terme duquel « les connaissances ou les documents analogues émis au Canada qui constituent un contrat soumis aux Règles - ou en font foi - doivent expressément déclarer qu'il sera exécutoire dans le cadre de l'application de celles-ci par la présente loi ».

12 Ci-après citées « R.L.H.-V. ».

du transport intraprovincial. Toutefois, même si l'on considère que cette opération est de compétence provinciale, rien n'interdit aux parties contractantes de se soumettre volontairement à la loi fédérale : il leur suffit de l'exprimer clairement¹³.

L'article 7(4) de la Loi de 1993 permet aux parties, lors d'un transport interne, d'écarter les *Règles de La Haye-Visby* et de décider des normes applicables, pourvu dans ce cas qu'aucun connaissance ne soit émis.

Les *Règles de La Haye-Visby*, annexées à la Loi de 1993, prévoient elles-mêmes certains cas d'exception. En ce sens, l'article VI indique, dans une formulation épouvantablement alambiquée, que ces Règles peuvent ne pas s'appliquer si les parties en décident ainsi, pourvu qu'aucun connaissance ne soit émis, que « les conditions de l'accord intervenu soient insérées dans un récépissé qui sera un document non négociable et portera mention de ce caractère » (1^{er} alinéa) et que les marchandises expédiées ne soient pas des « cargaisons commerciales ordinaires faites au cours d'opérations commerciales ordinaires » (alinéa 2), cargaisons dont le caractère « extraordinaire » justifierait une convention spéciale. En bref, les Règles de la Haye-Visby ne pourront être mises de côté par la convention des parties que dans l'hypothèse de transports tout à fait particuliers.

De plus, l'article I(c) des *Règles de La Haye-Visby* définit ce qu'il faut entendre par « marchandises » dans cette loi : « comprend biens, objets, marchandises et articles de nature quelconque, à l'exception [...] de la cargaison qui, par le contrat de transport, est déclarée comme mise sur le pont et, en fait, est ainsi transportée ». Cela signifie que les Règles relatives aux droits, obligations et responsabilités du transporteur ne s'appliquent pas aux marchandises transportées en pontée, c'est-à-dire sur le pont du navire : cette marchandise étant exposée aux intempéries et au péril de mer bien plus qu'elle ne le serait si elle avait été placée dans les cales du navire, on peut comprendre que les obligations et la responsabilité du transporteur

13 Il appert que la majorité des connaissances émis dans le cadre d'un transport interne réfèrent spécifiquement aux R.L.H.-V. C'est pourquoi notre texte sera principalement consacré à celles-ci.

soient amoindries et que les conditions d'un tel contrat soient laissées à la libre discussion des parties. Il ne faudra donc pas s'étonner de la présence de clauses de non-responsabilité. Encore faut-il, pour qu'il en soit ainsi, que l'expéditeur y ait consenti et qu'il soit déclaré, dans le document de transport, que les marchandises sont effectivement mises sur le pont : cette dernière exigence quant à la déclaration formelle a été clairement exprimée par la Cour suprême du Canada¹⁴. Il est cependant permis de se demander si la Cour suprême ferait preuve d'autant de rigueur dans l'hypothèse où il s'agirait d'un transport de conteneurs en pontée, à bord d'un navire spécialement aménagé à cet effet, le pont — et non point la cale — devenant la partie du navire réservée à la marchandise¹⁵; en ce cas, en effet, l'expéditeur doit s'attendre à ce que le conteneur voyage sur le pont, alors qu'en règle générale, à bord d'un navire non « spécialisé », la marchandise voyage en cale et l'expéditeur s'attend à ce qu'elle soit descendue en cale : ce dernier n'entend pas laisser à la discrétion du transporteur le choix de la laisser en pontée.

On doit aussi comprendre que les parties peuvent convenir que la marchandise sera transportée en pontée, mais que le contrat sera néanmoins soumis aux Règles sur les connaissements : c'est tout simplement respecter la volonté des parties et lui donner effet¹⁶.

Dans ce même article l(c) (R.L.H.-V.) définissant le terme « marchandises », il est également dit que cela ne comprend pas les « animaux vivants ». S'agissant d'un transport d'une nature très particulière, demandant des attentions et des soins bien spéciaux, il n'est pas surprenant que transporteur et expéditeur soient libres de convenir relativement à cette marchandise des conditions de transport qu'elles souhaitent, dans les limites, bien entendu, de l'ordre public, et décident d'insérer des clauses qui exonèrent le transporteur de sa responsabilité ou limitent celle-ci. Ils pourraient tout aussi bien s'entendre pour se soumettre aux Règles.

14 *St-Siméon Navigation Inc. c. Couturier & Fils Ltée*, [1974] R.C.S. 1176.

15 Voir *Robert Guadano c. Hamburg Chicago Line*, [1973] 2 C.F. 726 : la Cour fédérale s'est contentée de l'existence d'une clause du connaissement autorisant le transport en pontée.

16 C'est donner effet à la clause *Paramount* : voir *Colonial Yacht Harbour Ltd. c. Les propriétaires du navire « Octavia »*, Scanlake Line et Ceres Stevedoring Company Ltd., [1980] 1 C.F. 331.

Il faut enfin noter que les *Règles de La Haye-Visby* ne s'appliquent qu'à la phase purement maritime¹⁷, et non pas à la phase antérieure au chargement et à la phase postérieure au déchargement. Compte tenu du sectionnement du transport, le transporteur et le chargeur pourront déterminer librement dans le contrat le régime juridique applicable aux phases antérieures au chargement et postérieures au déchargement (art. VII R.L.H.-V.) : ils pourront prévoir les conditions et exonérations relatives aux obligations et responsabilité du transporteur, pour les dommages qui surviendront pendant ces première et troisième phases. Si aucune stipulation n'est prévue à cet effet, le transporteur maritime devrait être normalement soumis au droit commun du transport : la *common law* fédérale. Le plus souvent, le transporteur insère au connaissement une clause par laquelle il dégage sa responsabilité pour tout dommage survenu pendant la première et la troisième phases du contrat de transport, que ce dommage résulte de sa faute personnelle ou de celle de ses préposés ou représentants ou de tout autre entrepreneur indépendant. Il ne fait aucun doute que le transporteur peut se libérer des fautes de ses mandataires ou de ses préposés¹⁸. Qu'en est-il de la clause fréquemment insérée dans les connaissements et connue sous l'appellation « clause Himalaya » : est-elle valable ou non? La Cour suprême du Canada a reconnu la validité de cette clause en se référant au droit britannique¹⁹.

2. La législation provinciale

Quant aux règles s'appliquant au transport intraprovincial, la province de Québec a adopté un nouveau Code civil qui est entré en vigueur le 1^{er} janvier 1994. Tel que nous l'avons déjà indiqué, les parties au contrat de transport interne soumettent souvent celui-ci aux *Règles de La Haye-Visby*. C'est pourquoi nous nous en tiendrons aux propos de André Braën qui explique ainsi le contenu des règles du *Code civil du Québec* : « Celui-ci contient des dispositions applicables au connaissement et valables pour tous les modes de transport, y inclus le transport maritime²⁰, ainsi que des dispositions

17 Art. 1(e) R.L.H.-V.

18 *The Glengoil Steamship Line Co. c. Pilkington*, (1897-98) 28 R.C.S. 146.

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

20 Art. 2041 à 2045 et 2055-2056, C.c.Q.

spécifiques relatives au transport maritime de biens²¹ et au manutentionnaire²². Les premières déterminent les droits et recours du titulaire du connaissement en plus de spécifier les mentions qui doivent obligatoirement apparaître sur le document. Elles sont généralement conformes aux règles existantes ainsi qu'à la pratique commerciale. Par souci d'uniformité, les secondes sont également en grande partie similaires aux *Règles de La Haye-Visby* [...] quoique des différences notables aient été apportées; à titre d'exemple, l'article 2060 C.c.Q. définit la période de transport à laquelle s'applique le régime prévu de responsabilité à partir de la prise en charge des biens par le transporteur jusqu'à leur délivrance et l'article 2072 C.c.Q. élimine comme cause d'exonération de responsabilité du transporteur maritime des dommages résultant de la faute d'administration du navire [...]. Enfin, les troisièmes précisent l'étendue de la responsabilité de l'entrepreneur de manutention et s'inspirent directement de la Loi française du 18 juin 1966 »²³.

II. L'EXÉCUTION DU CONTRAT DE TRANSPORT SELON LES RÈGLES DE LA HAYE-VISBY

A. Les phases d'exécution

Chargement et arrimage — L'opération de chargement doit être effectuée par le transporteur : « Le transporteur [...] procédera de façon appropriée et soigneuse au chargement [...] des marchandises transportées » (art. III(2) R.L.V.-H.). Dans les faits, cette opération est effectuée par des manutentionnaires ou *stevedores* qui agissent nécessairement pour le compte du transporteur. C'est alors que devrait normalement se faire le pointage de la marchandise mise à bord, afin de vérifier si ce qui a été en

21 Art. 2059 à 2079, C.c.Q., [Notons que l'article 2074 indique que « le transporteur est tenu de la perte du bien transporté jusqu'à concurrence de la somme fixée par règlement [...] ». À cet égard, le *Règlement sur la responsabilité du transporteur maritime*, 126 Gazette Officielle du Québec, Partie 2, p. 2634, ne fait qu'incorporer les Règles de La Haye-Visby].

22 Art. 2080 à 2084, C.c.Q.

23 André BRAEN, « Le connaissement maritime : évolution du droit au Canada », dans Association canadienne de droit comparé et Association québécoise de droit comparé, 1994 - *Droit contemporain, Rapports canadiens au Congrès International de droit comparé*, Athènes, 1994, Cowansville, Les Éditions Yvon Blais Inc., 1995, p. 614 à 618.

réalité chargé correspond effectivement à ce que l'expéditeur a déclaré au transporteur lors de la confection du connaissement ou du « Reçu pour embarquement ». L'opération suivante consiste à arrimer la marchandise. L'arrimage est l'installation des marchandises dans les cales du navire, qui incombe, comme le chargement, au transporteur (art. III(2) R.L.V.-H.); il s'accomplit sous la responsabilité du capitaine, même s'il est matériellement effectué par les soins d'une entreprise spécialisée, auxiliaire de transport, telle l'entreprise de *stevedores*. Il en est ainsi, car la stabilité du navire est en jeu et un usage constant veut que la surveillance du chargement et de l'arrimage soit assurée par le second capitaine. La faute d'arrimage est une faute commerciale susceptible d'entraîner la responsabilité du transporteur, même si le travail a été assumé en fait par une entreprise indépendante (*independent contractor*), mais elle semble être considérée, parfois, comme une faute dans l'accomplissement de l'obligation de navigabilité, ou dans l'administration du navire dont le transporteur n'est pas tenu responsable, lorsqu'elle met en péril la stabilité du navire.

Soins et déchargement — La marchandise une fois arrimée est confiée, plus encore, à la garde et aux soins du transporteur qui doit veiller à sa conservation durant toute la période pendant laquelle elle est à bord et voyage. Selon la nature de la cargaison, le transporteur devra prendre l'initiative d'aérer, ventiler, refroidir... plus ou moins! Même en l'absence d'instructions particulières, le capitaine du navire en tant qu'agent du transporteur, doit prendre les mesures qui s'imposent, d'autant plus que le transport maritime implique souvent un long déplacement. Il est néanmoins évident, lorsque viendra le moment de discuter de sa responsabilité, qu'il y aura lieu de prendre en considération les vices propres de la marchandise. À l'arrivée au port de destination, le transporteur devra procéder au désarrimage et au déchargement (art. III(2) R.L.V.-H.). Il s'agit du processus matériel inverse de celui de l'arrimage et du chargement, qui doit être assumé juridiquement, là encore, par le transporteur, même si, dans les faits, celui-ci a souvent recours aux *stevedores*. L'opération de déchargement prendra fin lorsque la marchandise sera hors du navire, sur le quai. C'est lors du déchargement que, normalement, le pointage devrait être fait à nouveau, afin de vérifier ce qui est débarqué, opération

qui ne se « pratique » pas dans tous les ports, sous couvert, prétend-on parfois, d'un souci de rapidité et d'efficacité : ce qui ne manque pas de poser certains problèmes de preuve²⁴! La fin de l'opération de déchargement peut coïncider avec la livraison, si le destinataire est là, au bon moment, pour cueillir la marchandise, mais il n'en est pas toujours ainsi : il peut s'écouler un certain délai entre le moment où la cargaison est déchargée et celui où elle est livrée, qu'il s'agisse de la livraison matérielle ou de l'enlèvement par le destinataire²⁵, et c'est le cas qui se présente le plus souvent.

B. La responsabilité du transporteur

Esprit de la Loi - Le transporteur doit faire preuve d'une diligence raisonnable sur le plan de la navigabilité (art. 111(1) et art. IV(1) R.L.V.-H.). Les clauses de non-responsabilité relatives au transport ou clauses atténuant cette responsabilité autrement que le prescrivent les Règles sont nulles (art. 111(8) R.L.V.-H.). Aux exonérations conventionnelles généralisées qui précédaient les Règles de La Haye, le législateur a substitué des exonérations légales dans certains cas particuliers (art. IV (2) R.L.V.-H.) qu'on appelle les « cas exceptés » et qui décrivent les « seuls » événements — ils sont au nombre de dix-sept... — susceptibles de libérer le transporteur qui n'a pas rempli ses obligations, telles que décrites dans l'article III (R.L.V.-H.); toutefois, dans l'hypothèse où la responsabilité de celui-ci serait engagée, elle serait limitée, c'est-à-dire ne pourrait dépasser un plafond déterminé par la Loi (art. IV(5) R.L.V.-H.). On rappellera, enfin, que ces dispositions s'appliquent impérativement durant le temps qui s'écoule depuis le chargement des marchandises à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire (art. I(e) R.L.V.-H.).

1. Les cas d'exonération

Défaut de diligence relativement à la navigabilité du navire — Il s'agit là de la question la plus controversée, la plus ambiguë, la plus navrante soulevée par les Règles²⁶. En vertu

24 Voir *Marubeni America Corp. c. Mitsui O.S.K. Lines Ltd.*, [1979] 2 C.F. 283.

25 Nous avons vu qu'en vertu de l'article VII des Règles, le transporteur a la possibilité de s'exonérer de responsabilité pour la phase antérieure au chargement et celle postérieure au déchargement.

26 Voir Guy LEFEBVRE, « L'obligation de navigabilité et le transport maritime sous connaissance », (1990) 31 C. de D. 81.

de l'article III(1) (R.L.V.-H.), le transporteur est tenu, avant et au début du voyage, d'exercer une diligence raisonnable pour mettre le navire en état de navigabilité, convenablement armer, équiper et approvisionner le navire, approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées pour leur réception, transport et conservation. Il est cependant certain qu'elle revêt non seulement un aspect nautique mais encore un aspect commercial, puisque le navire doit être en état de recevoir et en mesure de conserver la cargaison mise à bord : les installations appropriées doivent donc s'y trouver.

À la manière anglaise, l'article IV(1) (R.L.V.-H.) vient ajouter que le transporteur ne sera pas responsable (la forme négative produit, en anglais, meilleur effet que la forme active)²⁷ des dommages résultant de l'état d'innavigabilité « à moins qu'il ne soit imputable à un manque de diligence raisonnable de la part du transporteur à mettre le navire en état de navigabilité [...] »²⁸, le tout conformément aux prescriptions de l'article III(1) ». Ce même article IV(1) (R.L.V.-H.) poursuit : « Toutes les fois qu'un [...] dommage aura résulté de l'innavigabilité, le fardeau de la preuve en ce qui concerne l'exercice de la diligence raisonnable tombera sur le transporteur ».

On enseigne que les articles III(1) et IV(1) (R.L.V.-H.) signifient que le transporteur a une obligation de mettre son navire en bon état de navigabilité, tant sur le plan nautique que commercial, « avant et au début du voyage », c'est-à-dire, dit-on, entre le moment du chargement de la cargaison et le moment où le navire commence son voyage vers le port de destination de cette cargaison²⁹. En conséquence, dès lors que le transporteur prouve qu'il a rempli l'obligation de navigabilité qu'il avait « avant et au début du voyage », il ne pourrait être tenu responsable de l'innavigabilité qui surviendrait au cours du voyage et qui provoquerait la perte ou l'avarie à la marchandise qui a été mise à bord et qui a commencé de voyager à une période où le navire était en bon état de navigabilité.

27 L'article IV(1) R.L.H.-V. est ainsi rédigé : « Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables des pertes ou dommages [...] » ; il ne faut pas oublier que le droit maritime connaît l'action *in rem* et qu'en conséquence, il est possible d'agir contre le navire lui-même.

28 Le législateur reprend ici tout le discours tenu dans l'article III(1) R.L.H.-V.

29 Voir *Maxine Footwear Co. Ltd. and Morin c. Canadian Government Merchant Marine Ltd.*, [1959] A.C. 589 (décision du Conseil privé).

La notion de « diligence raisonnable » (traduction de *due diligence*) réfère au comportement du type abstrait de... « bon transporteur de famille », placé en semblables circonstances, et, en conséquence, au contenu de l'obligation civile connue sous l'appellation « obligation de moyen », avec, néanmoins, un fardeau de preuve pesant sur le débiteur de cette obligation, c'est-à-dire le transporteur et non point l'expéditeur ou le destinataire.

Faute dans la navigation et dans l'administration du navire - En vertu de l'article IV(2)(a) (R.L.V.-H.), le transporteur³⁰ ne sera pas responsable du dommage à la marchandise résultant « des actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire » (*management of the ship*). On comprend assez facilement ce que vise la faute « dans la navigation » : c'est celle qui est commise par le capitaine ou l'équipage dans le choix de la route à suivre, dans les manoeuvres qu'il ordonne et qui, par exemple, conduisent à l'échouement ou à l'échouage, dans la lecture des signaux lumineux ou autres, etc. En revanche, la faute dans l'administration du navire est plus délicate à cerner; on peut néanmoins l'opposer à la faute dans l'administration de la cargaison qui, elle, entraînerait la responsabilité du transporteur : il y a faute dans l'administration du navire lorsque l'acte posé intéresse le navire comme tel et non d'abord la cargaison ou les appareils servant à la conservation de la cargaison.

Incendie — En vertu de l'article IV(2)(b) (R.L.V.-H.), le transporteur n'est pas responsable du dommage à la marchandise résultant « d'un incendie, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur » (*by the actual fault or privity of the carrier*). Ce texte est suffisamment précis pour qu'on n'hésite pas à admettre que, la preuve de l'incendie une fois faite, le chargeur peut combattre son effet d'exonération en démontrant que l'incendie est dû à la faute ou au fait du transporteur. Par conséquent, lorsque la cause d'un incendie est inconnue, le transporteur est libéré de responsabilité.

30 « Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables [...] » : on retrouve ici l'hypothèse de l'action *in rem*.

Péril de mer — Le transporteur n'est pas responsable du dommage à la marchandise résultant « des périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables » (art. IV(2)(c) R.L.V.-H.). Le péril de mer est une cause d'exonération fréquemment invoquée par les transporteurs, mais à l'égard de laquelle les juges font preuve, avec raison, d'une extrême prudence; compte tenu de l'évolution de la technique, des progrès accomplis par les services météorologiques, les dangers de la mer ne sont plus ce qu'ils étaient jadis : pour que le mauvais temps, cause du dommage, soit considéré comme un péril de mer, encore faut-il qu'il soit tel qu'on n'aurait pas pu prévoir ou prévenir, comme un incident probable, le danger d'avaries à la cargaison que ce mauvais temps comportait. Le danger inhérent à l'aventure maritime, tels les vents, les courants, les tempêtes, les brouillards, est désormais insuffisant pour constituer un cas d'exonération : il doit revêtir les caractères d'imprévisibilité et d'irrésistibilité qui caractérisent le cas fortuit : la Cour suprême du Canada nous paraît ferme sur ce point³¹.

Causes étrangères diverses — Le transporteur n'est pas responsable du dommage à la marchandise provenant « d'un acte de Dieu » (art. IV(2)(d) R.L.V.-H.), de « faits de guerre » (e), « du fait d'ennemis publics » (f), « d'un arrêt ou contrainte de prince, autorité ou peuple, ou d'une saisie judiciaire » (g), « d'une restriction de quarantaine » (h). Ces situations énumérées par le législateur pourraient être traduites simplement par « cas de force majeure »; si le transporteur réussit à prouver que le dommage subi par la marchandise est le résultat de l'un de ces événements, qui constitue la cause étrangère, il sera libéré dans la mesure toutefois où ledit événement revêt les caractères d'imprévisibilité et d'irrésistibilité.

Fautes du chargeur - Le transporteur n'est pas responsable du dommage à la marchandise, provenant « d'un acte ou d'une omission du chargeur ou propriétaire des marchandises, de son agent ou représentant » (art. IV(2)(i) R.L.V.-H.). Cette cause d'exonération du transporteur vise le comportement fautif de son cocontractant ou du représentant de celui-ci et doit être rapprochée des cas pré vus sous les articles IV(2)(n)

31 *Falconbridge Nickel Mines Ltd. c. Chimo Shipping Limited*, [1974] R.C.S. 933; *Goodfellow Lumber Sales Ltd. c. Verreault*, [1971] R.C.S. 522.

et (o) (R.L.V.-H.), c'est-à-dire l'insuffisance d'emballage et l'insuffisance ou imperfection des marques qui sont des exemples de fautes commises par le chargeur.

Grèves et émeutes - Le transporteur n'est pas responsable du dommage à la marchandise provenant « de grèves ou lock-out ou d'arrêts ou entraves apportés au travail, pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement » (art. IV(2)(j)) ou « d'émeutes ou de troubles civils » (art. IV(2)(k) R.L.V.-H.). Dans le passé, les grèves ou les émeutes auraient pu être assimilées *a priori* à un cas de force majeure; le caractère d'imprévisibilité est probablement plus difficile à démontrer aujourd'hui qu'il ne l'était hier et le caractère d'irrésistibilité rencontre sans doute moins de résistance aujourd'hui qu'hier! Néanmoins, il apparaît que le seul fait d'une grève, d'un lock-out ou d'une émeute au port n'est pas une cause d'exonération : si, en effet, le transporteur sait, lorsqu'il charge, par exemple, à Montréal une marchandise à destination de New York, que ce dernier port est ou sera paralysé par une grève des débardeurs lorsqu'il l'atteindra. D'ailleurs, la Cour suprême du Canada ne suggère-t-elle pas d'exiger, de cette cause étrangère qu'est la grève, qu'elle soit raisonnablement imprévisible et irrésistible? S'il en est ainsi, comme on l'a vu, du péril de mer, de la contrainte de prince ou des restrictions de quarantaine, pourquoi n'en serait-il pas de même pour les cas de grève ou d'émeute?

Freinte de route et vice propre de la marchandise — Le transporteur n'est pas responsable du dommage à la marchandise provenant « de la freinte en volume ou en poids ou de toute autre perte ou dommage résultant de vice caché, nature spéciale ou vice propre de la marchandise » (art. IV(2)(m) R.L.V.-H.). Là encore, il s'agit d'un fait étranger au transporteur qui a causé le dommage : le vice inhérent à la marchandise (*inherent defect*, mal traduit par « vice caché »), qu'on appelle communément déchets d'usage ou freinte de route. Ce « cas excepté », qui couvre aussi le vice propre de la marchandise, est souvent invoqué lors des transports de denrées périssables ou susceptibles de subir des déperditions au cours d'un voyage en mer.

Sauvetage — Le transporteur n'est pas responsable du dommage à la marchandise, provenant « d'un sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer » (art. IV(2)(l))

R.L.V.-H.). Il est de règle, en effet, qu'un navire se porte au secours des vies ou des biens qui sont en danger en mer; il est dès lors normal que le transporteur ne soit pas tenu responsable des dommages à la marchandise causés par cet incident. Cela est d'ailleurs confirmé par l'article IV(4) (R.L.V.-H.) qui déclare qu'un déroutement destiné à sauver des vies ou des biens et même tout « déroutement raisonnable » ne doit pas être considéré comme « une infraction aux règles ou au contrat de transport » et qu'il n'entraînera aucune responsabilité du transporteur.

Vice caché du navire — Le transporteur n'est pas responsable du dommage à la marchandise provenant « de vices cachés échappant à une diligence raisonnable » (art. IV(2)(p) R.L.V.-H.). On retrouve ici la notion de vice caché du droit commun, vice qui n'a pu être découvert malgré l'exercice d'une diligence raisonnable. Cette disposition semble faire double emploi avec l'innavigabilité de l'article IV(1) (R.L.V.-H.); toutefois, ce dernier vise le mauvais état du navire « avant et au début du voyage », qu'une diligence raisonnable n'a pu détecter, tandis que le vice caché vise l'innavigabilité survenue au cours du voyage et qui a échappé à l'exercice d'une diligence raisonnable.

Toute autre cause — Les causes d'exonération énumérées par la Loi n'étaient sans doute pas suffisamment nombreuses... pour qu'on crut utile d'ajouter que le transporteur n'était pas responsable du dommage causé à la marchandise provenant « de toute autre cause ne provenant pas du fait ou de la faute du transporteur ou du fait ou de la faute des agents ou préposés du transporteur, mais le fardeau de la preuve incombera à la personne réclamant le bénéfice de cette exception et il lui appartiendra de montrer que ni la faute personnelle ni le fait du transporteur ni la faute ou le fait des agents ou préposés du transporteur n'ont contribué à la perte ou au dommage » (art. IV(2)(q) R.L.V.-H.). Cette dernière cause exonératoire est un « cas passe-partout » qui exclut la responsabilité du transporteur pour tout dommage qui ne résulte pas d'une faute, de celui-ci, de ses représentants ou de ses préposés, le fardeau de la preuve lui incombant.

Nulle autre cause... - Quel que soit le cas d'exonération invoqué par le transporteur pour dégager sa responsabilité, il

lui appartient de prouver que le dommage subi par la marchandise résulte de l'une ou l'autre de ces situations.

Seule la preuve de l'un de ces dix-sept « cas exceptés » (art. IV(2) R.L.V.-H.), plus le cas d'innavigabilité (art. IV(1) R.L.V.-H.), est exonératoire. Toute autre clause de non-responsabilité qui serait inscrite dans le connaissement serait nulle (art. III(8) R.L.H.-V.), telle, par exemple, une clause sur les dommages causés par la mouillure ou par les rats ou la vermine!

2. La limitation de responsabilité

Limitation légale — À la différence du droit commun qui exige la réparation intégrale du préjudice par le contractant tenu responsable, les Règles prévoient une limitation de responsabilité. Dans la mesure où la responsabilité du transporteur est établie, celle-ci ne pourra pas dépasser un certain plafond (art. IV(5) R.L.V.-H.)³².

Le maximum que le transporteur responsable aura à verser est de « 666,67 unités de compte³³ par colis ou unité³⁴, ou 2 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable ». Relativement aux conteneurs, aux palettes et aux cadres, les Règles tiennent compte du nombre de colis ou d'unités placés dans le contenant, et ce, pourvu que ce nombre apparaisse au connaissement (art. IV(5)c) R.L.V.-H.).

Se pose également la question de savoir si la limitation légale disparaît lorsque le dommage résulte d'une faute particulièrement grave du transporteur ou de ses préposés. À cet égard, les Règles indiquent que ces personnes ne pourront pas bénéficier de la limitation de responsabilité si le « dommage résulte d'un acte ou d'une omission [...] qui a lieu soit avec

32 Les parties au contrat de transport pourraient cependant convenir d'un montant plus élevé au connaissement.

33 Selon l'alinéa d) du paragraphe 5 (R.L.V.-H.), l'unité de compte est le Droit de Tirage Spécial, tel que défini par le Fonds Monétaire International.

34 Que faut-il entendre par « colis » ou « unité » ? Cette question a donné lieu à un nombre important de litiges. Notons, toutefois, que le « colis » vise quelque chose qui est emballé alors que « l'unité » fait songer à un élément simple d'un ensemble homogène.

l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement »³⁵.

On notera, enfin, qu'en vertu de l'article 6 de la Loi de 1993 et de l'article VIII R.L.H.-V., les dispositions de ces règles ne modifient pas et n'empêchent pas l'application des articles de la *Loi sur la Marine marchande* qui limitent la responsabilité des propriétaires de navires. Ces derniers peuvent avoir avantage à invoquer ces articles lors de véritables catastrophes, telle la perte totale du navire et de la cargaison.

3. L'exercice de l'action en responsabilité

Réserves à la livraison et délai de prescription — Le texte de base est l'article III(6) R.L.H.-V. : en cas de perte ou dommage survenu aux marchandises, le réceptionnaire doit adresser des réserves écrites au transporteur, ou à son représentant, au port de déchargement; toutefois, ces réserves écrites seront inutiles lorsque l'état de la marchandise a été contradictoirement constaté au moment de la réception : le transporteur en est alors informé et sait à quoi s'en tenir.

Le délai dans lequel doivent être faites ces réserves diffère selon que les dommages sont ou non apparents : s'ils sont apparents, les réserves doivent être faites par le réceptionnaire au moment de la prise de livraison, à défaut de quoi les marchandises seront présumées avoir été reçues par lui telles qu'elles sont décrites au connaissement. Cependant, cette présomption est susceptible de preuve contraire et le réceptionnaire devra, alors, prouver que le dommage a été causé pendant le transport. Si les pertes ou dommages ne sont pas apparents lors de la livraison, le réceptionnaire a un délai de trois jours pour adresser ses réserves au transporteur, c'est-à-dire celui qui a émis le connaissement, à défaut de quoi il y a, comme précédemment, présomption simple de livraison, dans l'état décrit au connaissement.

En outre, dans tous les cas, l'action contre le transporteur est prescrite dans le délai d'un an après la livraison des marchandises, ou bien, si la livraison n'a pas eu lieu, un an à compter du jour où cette livraison aurait dû être effectuée.

35 Voir l'article IV, 5e) pour le transporteur, et l'article IVbis 4)(R.L.V.-H.) pour le préposé.

Preuves à apporter — Lorsque l'expéditeur ou le destinataire de la marchandise exerce son recours contre le transporteur, il doit prouver l'existence du contrat de transport et le défaut de livraison, ou la perte partielle, ou l'avarie à la marchandise. La production du connaissement répondra à la première exigence et celle de l'avis de réclamation ou « réserve à la livraison » répondra à la seconde. Il appartiendra, alors, au transporteur, d'apporter la preuve d'une cause d'exonération, ce qui lui sera éventuellement facilité dans le cas où il aura inscrit des réserves au connaissement, lors de l'embarquement des marchandises.

On enseigne généralement que le transporteur doit, d'abord et avant tout, démontrer qu'il a rempli l'obligation de mettre son navire en bon état de navigabilité, que lui impose l'article III(1) (R.L.V.-H.), et qu'après avoir satisfait à ce premier examen, c'est-à-dire après avoir prouvé qu'il a accompli cette obligation avec une diligence raisonnable telle que prévue par l'article IV(1) (R.L.V.-H.), il lui sera, dès lors, permis de prouver que le dommage pour lequel on demande réparation résulte de l'un des dix-sept cas exceptés, énumérés dans l'article IV(2) (R.L.V.-H.). La preuve de *due diligence* est une preuve préalable à celle de l'un de ces cas exceptés, compte tenu de la « construction » des Règles, considérant que l'article III(1), contrairement à l'article III(2) (R.L.V.-H.), ne dit pas expressément « sous réserve de l'article IV(1) (R.L.V.-H.) ». Et l'on qualifie l'obligation énoncée dans l'article III(1) (R.L.V.-H.) de *overriding obligation*.

CONCLUSION

Ce bref exposé relatif à la responsabilité du transporteur maritime nous montre que le législateur canadien souhaite s'insérer dans un mouvement d'uniformité du droit, et ce, vu le caractère international que revêt ce secteur d'activité. Toutefois, si le commerce international a besoin de règles uniformes, encore faut-il que celles-ci soient créées en respectant les diverses traditions juridiques. N'est-ce pas là un prérequis, à notre époque où les nations cherchent à se regrouper? Quand on sait qu'au Canada l'uniformité de ce droit est basée sur le droit anglais à titre de droit supplétif, il faut alors se demander si cette façon de procéder ne va pas à contre-courant.