

# Questions de compétence : la compétence législative en matière d'assurance maritime; la compétence en amirauté de la Cour provinciale

André Braën

Volume 16, numéro 1, 1985

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1059316ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1059316ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Éditions de l'Université d'Ottawa

ISSN

0035-3086 (imprimé)

2292-2512 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Braën, A. (1985). Questions de compétence : la compétence législative en matière d'assurance maritime; la compétence en amirauté de la Cour provinciale. *Revue générale de droit*, 16(1), 195–210.  
<https://doi.org/10.7202/1059316ar>

Résumé de l'article

L'assurance maritime est une matière sur laquelle la majorité des provinces ont légiféré. Par contre, il n'existe pas de législation fédérale sur ce sujet. La Cour fédérale, division de première instance, peut-elle être valablement saisie d'une réclamation découlant d'un contrat d'assurance maritime ? Dans l'arrêt *Triglav c. Terrasses Jewellers Inc.*, la Cour suprême du Canada s'est prononcé sur cette question. L'auteur analyse ce jugement et insiste sur les difficultés qu'il soulève. En particulier, il s'interroge sur l'existence d'un droit maritime applicable en matière d'assurance maritime et sur la validité constitutionnelle des dispositions maritimes provinciales.

La compétence en matière d'amirauté n'a pas été confiée de façon exclusive à la Cour fédérale. La Cour provinciale du Québec peut-elle prétendre jouer un rôle dans ce domaine ? À cet égard, l'auteur analyse dans une deuxième partie, la récente décision de la Cour d'appel du Québec dans l'affaire *General Traders Ltd. c. Saguenay Shipping Ltd.*

---

**Questions de compétence :  
la compétence législative en matière  
d'assurance maritime ;  
la compétence en amirauté de la Cour provinciale**

**ANDRÉ BRAËN**

professeur, Faculté de Droit, Université d'Ottawa

**RÉSUMÉ**

*L'assurance maritime est une matière sur laquelle la majorité des provinces ont légiféré. Par contre, il n'existe pas de législation fédérale sur ce sujet. La Cour fédérale, division de première instance, peut-elle être valablement saisie d'une réclamation découlant d'un contrat d'assurance maritime? Dans l'arrêt Triglav c. Terrasses Jewellers Inc., la Cour suprême du Canada s'est prononcé sur cette question. L'auteur analyse ce jugement et insiste sur les difficultés qu'il soulève. En particulier, il s'interroge sur l'existence d'un droit maritime applicable en matière d'assurance maritime et sur la validité constitutionnelle des dispositions maritimes provinciales.*

*La compétence en matière d'amirauté n'a pas été confiée de façon exclusive à la Cour fédérale. La Cour provinciale du Québec peut-elle prétendre jouer un rôle dans ce domaine? À cet égard, l'auteur analyse dans une deuxième partie, la récente décision de la Cour d'appel du Québec dans*

**ABSTRACT**

*There is no federal legislation on marine insurance. To the contrary, most of the Canadian provinces have adopted rules on this subject. Has the Federal Court Trial Division jurisdiction regarding an application based on a marine insurance policy? In Triglav c. Terrasses Jewellers Inc., the Supreme Court of Canada has given an affirmative answer to this question. However, is there a Canadian maritime law applicable to matters of marine insurance? Are the provincial rules on this subject intra vires to the Legislatures?*

*The Federal Court Trial Division has a concurrent jurisdiction in matter of admiralty. Is the Provincial Court of Québec competent in this respect? In a second part, the author analyses the recent decision of the Court of Appeal of Québec in General Traders Ltd v. Saguenay Shipping Ltd.*

*l'affaire General Traders Ltd. c.  
Saguenay Shipping Ltd.*

---

## SOMMAIRE

La problématique.....	196
I. L'assurance maritime : un domaine de compétence législative octroyé exclusivement au Parlement du Canada?.....	198
II. La compétence en amirauté de la Cour provinciale.....	205

---

### LA PROBLÉMATIQUE

1. Créée par le Parlement canadien en vertu de l'article 101 de la *Loi constitutionnelle de 1867*<sup>1</sup>, la Cour fédérale de première instance est chargée, entre autres, d'appliquer le droit maritime canadien<sup>2</sup>. L'étendue de la compétence en amirauté qui a été ainsi conférée à la Cour fédérale fut d'abord perçue de façon très libérale; la compétence en amirauté du tribunal était confirmée si la matière, objet du litige dont il était saisi, dépendait soit de l'application du droit maritime canadien, soit de l'application d'une législation fédérale en matière de navigation ou de marine marchande, ou encore si cette matière relevait de la compétence législative octroyée au Parlement en vertu du paragraphe 91(10) de la *Loi constitutionnelle de 1867*<sup>3</sup>.

2. Cette façon d'envisager la compétence de la Cour fédérale fut toutefois radicalement écartée par la Cour suprême du Canada en 1977<sup>4</sup>. Celle-ci rappella que la compétence juridictionnelle de la Cour fédérale ne recoupe pas la compétence législative du Parlement canadien, son créateur. La Cour fédérale n'est pas un tribunal dont la juridiction civile est illimitée; elle est un tribunal statutaire mis sur pied par le Parlement en vue d'une meilleure exécution des « lois du Canada »<sup>5</sup>. Ainsi, il est impossible de saisir la Cour fédérale d'un litige portant sur une matière qui, bien que relevant de la compétence législative du Parlement, est régie par

---

1. Voir la *Loi sur la Cour fédérale*, S.R.C. 1970, 2<sup>e</sup> supp., chap. 10.

2. *Id.*, par. 22(1).

3. *Robert Simpson Montreal c. Hamburg-Amerika Linie Norddeutscher*, [1973] C.F. 1356.

4. *Quebec North Shore Paper Co. & al. c. Canadian Pacific Ltd. & al.*, [1977] 2 R.C.S. 1054; *McNamara Construction (Western) Ltd & al. c. The Queen*, [1977] 2 R.C.S. 654.

5. Voir l'article 101 de la *Loi constitutionnelle de 1867*.

des règles de droit d'une province vu l'absence d'une législation dûment adoptée par le Parlement. On ne saurait légitimement soutenir que la Cour fédérale a pour mission d'interpréter et d'appliquer un droit provincial.

3. En fait, nous écrivions que deux pré-requis sont essentiels pour que la Cour fédérale puisse exercer sa juridiction en amirauté<sup>6</sup> :

1) Il faut d'abord que la demande dont on veut saisir la Cour relève de la compétence législative du Parlement en matière maritime, particulièrement sous la rubrique « navigation et marine marchande »<sup>7</sup>.

2) Puis, il faut démontrer l'existence d'une législation fédérale applicable, que ce soit une loi, un règlement ou encore, de la « *common law* fédérale »<sup>8</sup> en vue de solutionner le litige.

4. Les deux tests sont complémentaires. Il est insuffisant de démontrer que la matière dont est saisie la Cour fédérale tombe dans l'une des catégories d'objets octroyés à la compétence législative du Parlement; sa compétence dépend aussi de l'application d'une législation fédérale. Le second test incite à rechercher et à identifier la législation fédérale applicable. La *Loi sur la Cour Fédérale*<sup>9</sup> définit de façon fort laborieuse le droit maritime canadien<sup>10</sup>. Il va sans dire que les parties écrites de ce droit, codifiées dans une loi ou une réglementation fédérale, constituent une législation fédérale applicable. La difficulté vient des parties non écrites de ce droit et constituées d'usages ou règles dérivés du droit maritime britannique.

5. En matière d'assurance maritime, le problème devient encore plus complexe. En effet, l'assurance maritime est un sujet sur lequel plusieurs provinces canadiennes ont légiféré<sup>11</sup>. Les règles qui sont ainsi

6. A. BRAËN, « La juridiction en amirauté de la Cour fédérale du Canada », (1981) 41 *R. du B.* 367, pp. 412-413.

7. *Loi constitutionnelle de 1867*, par. 91(10).

8. Voir les deux arrêts précités à la note 4. Le juge en chef B. Laskin a explicité le sens de cette expression dans son ouvrage *Canadian constitutional law*, 4 éd., Toronto, Carswell, 1975, à la page 743. Sur le même sujet, voir aussi : P.W. HOGG, "Constitutional law — limits of Federal Court jurisdictions — is there a federal common law?", (1977) 55 *R. du B. Can.* 550.

9. *Supra*, note 1.

10. *Id.*, al. 2(b). Le droit maritime canadien est défini comme étant : « 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 ».

11. *Marine Insurance Act*, R.S.O. 1980, chap. 255; *Loi sur l'Assurance Maritime*, L.R.N.B. 1973, chap. M-1; *Insurance (Marine) Act*, R.S.B.C. 1979, chap. 203; *The Marine Insurance Act*, R.S.M. 1970, chap. M-40; *Insurance Act*, R.S.N.S. 1967, chap. 148, art. 184 à 273. Quelques textes législatifs de Terre-Neuve disposent également de l'assurance maritime; voir : *Insurance Companies Act*, R.S. Nfld. 1970, chap. 177 et *Insurance Contracts Act*, R.S. Nfld. 1970, chap. 178.

décrites s'inspirent généralement d'une ancienne législation britannique<sup>12</sup>. Le *Code civil du Bas-Canada* contient plusieurs dispositions applicables en la matière<sup>13</sup>. Par contre, il n'existe pas de législation fédérale sur le sujet<sup>14</sup>. Alors, la Cour fédérale du Canada peut-elle être valablement saisie d'une réclamation découlant d'une police d'assurance maritime, compte tenu des pré-requis déjà mentionnés? C'est sur ce problème que s'est penchée récemment la Cour suprême du Canada dans l'arrêt *Triglav c. Terrasses Jewellers Inc.*<sup>15</sup> et que nous avons l'intention de commenter dans un premier temps. D'autre part, la compétence en matière d'amirauté n'a pas été confiée de façon exclusive à la division de première instance de la Cour fédérale; le paragraphe 22(2) de la *Loi sur la Cour Fédérale*<sup>16</sup> précise en effet que cette compétence s'exerce de façon « concurrente ». Au Québec, quels sont les tribunaux qui peuvent prétendre exercer une compétence maritime? La Cour d'appel du Québec a répondu à cette question dans l'arrêt *General Traders Ltd c. Saguenay Shipping Ltd.*<sup>17</sup>. Nous traiterons de cette décision dans la deuxième partie de notre commentaire.

#### I. L'ASSURANCE MARITIME : UN DOMAINE DE COMPÉTENCE LÉGISLATIVE OCTROYÉ EXCLUSIVEMENT AU PARLEMENT DU CANADA?

6. Dans l'affaire *Triglav c. Terrasses Jewellers Inc.*<sup>18</sup>, une police d'assurance maritime fut émise en Yougoslavie par l'appelante relativement au transport de onze caisses d'articles de cristal et d'une caisse de bijoux faits de métal précieux. Ces biens avaient été placés à l'intérieur d'un conteneur et acheminés par voie maritime jusqu'au port de Montréal. On s'aperçût à destination que la caisse de bijoux (quoi d'autre!) était manquante. L'intimée, *Terrasses Jewellers Inc.*, une compagnie québécoise, avait acquis l'intérêt de la police d'assurance émise par l'appelante et réclamait à celle-ci, à ce titre, une indemnité de plus d'un million de dollars. Même si l'absence de livraison et le vol constituaient des risques couverts par la police d'assurance, l'appelante nia toute responsabilité. Le litige se rapportait donc aux droits et obligations respectifs qui peuvent découler d'un contrat d'assurance maritime entre un assureur et le béné-

12. *An Act to Codify The Law Relating to Marine Insurance (Marine Insurance Act)*, 1906, 6 Edw. III, chap. 41.

13. Art. 2606-2692.

14. Précisons toutefois l'existence du *Règlement sur l'assurance des bateaux de pêche*, C.R.C. 1978, c. 325 et modifications.

15. [1983] 1 R.C.S. 283.

16. *Supra*, note 1.

17. [1983] C.A. 536.

18. *Supra*, note 15.

ficiaire d'une police. L'intimée a alors présenté à la Cour fédérale, division de première instance, une requête pour permission de signifier son action hors du pays (*ex juris*). L'appelante a contesté la poursuite en présentant une requête en annulation de la signification de l'action faite à ses agents montréalais ainsi qu'en rejet de l'action vu le défaut de compétence tant *ratione materiae* que *ratione personnae* du tribunal. La requête de l'intimée fut accueillie tandis que celle de l'appelante était rejetée. La Cour d'appel fédérale confirma ces deux décisions<sup>19</sup>.

Le pourvoi en appel fut rejeté par la Cour suprême du Canada. Au premier chef, le sort de la cause dépendait donc de la compétence de la Cour fédérale à juger de la réclamation introduite par l'intimée.

7. L'alinéa 22(2)r) de la *Loi sur la Cour fédérale*<sup>20</sup> confère à ce tribunal une juridiction concurrente quant à « toute demande née d'un contrat d'assurance maritime ou y relative ». L'appelante soutenait que cette disposition attributive de juridiction était inconstitutionnelle<sup>21</sup>. Deux questions furent soumises à l'examen de la Cour suprême.

- 1) L'alinéa 22(2)r) est-il *ultra vires* et sans effet au motif que l'assurance maritime ne relève pas de la compétence du Parlement du Canada?
- 2) Si cette disposition est *intra vires*, existe-t-il un droit d'assurance maritime canadien susceptible d'être appliqué par la Cour fédérale?

Autrement dit, on demandait au plus haut tribunal de se prononcer sur l'existence des deux pré-requis qui fonderaient la compétence de la Cour fédérale en matière d'assurance maritime.

8. Dans un premier temps, le juge Chouinard conclut sur le caractère valide de la disposition attaquée<sup>22</sup>. Un arrêt antérieur a confirmé la compétence du Parlement canadien en matière de droit maritime<sup>23</sup>. La principale disposition de la *Loi constitutionnelle de 1867* qui confère une compétence législative en matière maritime est le paragraphe 91(10)<sup>24</sup>. Or, l'expression « navigation et marine marchande » (*navigation and shipping*) qu'on y retrouve a connu très tôt une interprétation large et libérale<sup>25</sup>; de

19. *Triglav c. Terrasses Jewellers Inc.*, jugement non publié, A-668-81, le 3 février 1982; *Terrasses Jewellers Inc. c. Triglav*, jugement non publié, T-3664-81, le 19 octobre 1981.

20. *Supra*, note 1.

21. Le procureur général du Québec est intervenu devant la Cour suprême du Canada pour soutenir cette prétention tandis que le procureur général du Canada plaidait aux côtés de l'intimée en faveur de la validité de cette disposition.

22. *Supra*, note 15, pp. 287-298.

23. *Tropwood A.G. c. Sivaco Wire & Nail Co.*, [1979] 2 R.C.S. 157.

24. Voir les paragraphes 91(13) et 92(10).

25. *Montreal c. Montreal Harbour Commissioners*, [1926] A.C. 299. "There is no doubt that the power to control navigation and shipping conferred on the Dominion by S. 91 is to be widely construed", pp. 312-313. Voir aussi : *Queddy River Dining Boom Co. c. Davidson*, (1885) 10 R.C.S. 222; *A.G. of Canada c. A.G. of Ontario*, [1898] A.C. 700.

sorte que celle-ci englobe le droit maritime canadien et fonde la compétence du Parlement en matière de droit maritime.

9. Mais l'assurance maritime fait-elle toutefois partie de ce droit maritime ou est-elle une matière de propriété et de droits civils dans une province? L'élément contrat est prédominant dans l'assurance<sup>26</sup>. C'est pourquoi l'assurance a toujours été perçue comme une matière de propriété et de droits civils relevant de la compétence législative des provinces<sup>27</sup>; la liste des décisions judiciaires sur le sujet est fort explicite, comme le reconnaît le juge Chouinard<sup>28</sup>. Mais, comme il le fait remarquer, aucune de ces décisions n'avait trait à l'assurance maritime. L'assurance maritime et, originalement, le prêt à la grosse sont les ancêtres de l'assurance terrestre; en fait, l'assurance telle que nous la connaissons aujourd'hui dérive essentiellement de l'assurance maritime. Après avoir tracé un savant et précis historique, le juge conclut comme suit :

L'assurance maritime est avant tout un contrat de droit maritime. Ce n'est pas une application de l'assurance au domaine maritime. Ce sont plutôt les autres formes d'assurances qui sont des applications à d'autres domaines de principes empruntés à l'assurance maritime.<sup>29</sup>

L'assurance maritime faisant partie du droit maritime est donc une matière qui, en vertu du paragraphe 91(10) de la *Loi constitutionnelle de 1867*, relève de la compétence législative du Parlement canadien. Ce dernier peut donc octroyer à la Cour fédérale une juridiction en la matière.

10. D'autre part, existe-t-il un droit maritime en matière d'assurance maritime que la Cour fédérale est susceptible d'appliquer? Nous savons que dans ce domaine, la législation actuelle est d'origine provinciale. Il est entendu que cette législation n'est pas, ni ne peut être considérée comme une législation fédérale applicable par la Cour fédérale<sup>30</sup>. Or, l'exercice par la Cour fédérale de sa compétence en amirauté doit être justifié par l'application d'un droit écrit fédéral<sup>31</sup>. La Cour suprême du Canada a toujours refusé de déclarer que le droit maritime canadien tel

26. A. TREMBLAY, *Les compétences législatives au Canada et les pouvoirs provinciaux en matière de propriété et de droits civils*, Ottawa, Éditions de l'Université d'Ottawa, 1967, p. 205. Voir aussi : F. CHEVRETTE & H. MARX, *Droit constitutionnel*, Montréal, P.U.M., 1982, pp. 524 et suiv.

27. *Loi constitutionnelle de 1867*, par. 92(13).

28. *Supra*, note 15, p. 292. Voir : *Citizen Insurance Co. of Canada c. Parsons*, (1881) 7 A.C. 96; *A.G. for Canada c. A.G. for Alberta*, [1916] 1 A.C. 598; *In re The Insurance Act of Canada*, [1932] A.C. 41; *The Canadian Indemnity Company c. Le Procureur Général de la Colombie-Britannique*, [1977] 2 R.C.S. 504.

29. *Supra*, note 15, p. 298. Voir aussi : *International Realty & Development Corp. c. Gore Mutual Ins. Co.*, [1978] 2 C.F.

30. *Supra*, par. 2.

31. *Supra*, par. 3.

que défini dans la *Loi sur la Cour fédérale*<sup>32</sup> constitue une législation fédérale applicable. En fait, ce sont les chefs de réclamation énumérés au paragraphe 22(2) de cette loi qui constituent, selon la Cour, des dispositions de fond (*substantive right*) applicables<sup>33</sup>. La portée de ces chefs de réclamations doit s'examiner à la lueur du contenu du droit maritime canadien<sup>34</sup>. Selon le juge Chouinard, l'alinéa 22(2)r) est une législation fédérale applicable, qui relève de la compétence législative du Parlement canadien<sup>35</sup>; la Cour fédérale peut donc être valablement saisie du litige.

11. Le jugement appelle plusieurs remarques. D'abord et une fois de plus, la Cour suprême du Canada préfère s'en tenir aux dispositions de la *Loi sur la Cour fédérale* qu'elle considère être une législation fédérale applicable, plutôt que déclarer que le droit maritime canadien constitue une telle législation. Il est vrai que les chefs de réclamation énumérés au paragraphe 22(2) de cette loi sont des dispositions de droit positif assez larges pour couvrir à peu près tous les cas de réclamations maritimes. Toutefois, l'exercice suppose dans chaque cas que la réclamation dont on veut saisir le tribunal relève du champ des compétences législatives octroyées exclusivement au Parlement canadien.

12. Si l'arrêt *Triglav* confirme une fois de plus la compétence fédérale en matière de droit maritime canadien, c'est la première fois que la Cour suprême du Canada confirme de façon non équivoque la compétence fédérale en matière d'assurance maritime. Nous sommes d'accord avec elle lorsqu'elle affirme que l'assurance maritime est fondamentalement un contrat de droit maritime. Mais cette décision pose directement le problème de la coexistence avec le droit maritime canadien, de règles provinciales en droit maritime. La Cour n'a pas eu à se prononcer sur la validité des dispositions provinciales en la matière; la police d'assurance ayant été émise en Yougoslavie, les dispositions provinciales ne pouvaient donc pas s'appliquer. Il n'en reste pas moins que la validité constitutionnelle des dispositions provinciales en la matière semble précaire, surtout lorsque la Cour affirme :

À mon avis, le procureur général du Canada a raison de qualifier l'assurance maritime de matière relevant à proprement parler de la propriété et des droits civils *mais qui a néanmoins été confiée au Parlement comme partie de la navigation et des expéditions par eau*. Il en va de même par exemple des lettres de change et des billets promissoires qui sont matières de propriété et

32. *Supra*, note 1, al. 2g). Voir aussi l'article 42 de cette même loi.

33. *Tropwood A.G. c. Sivaco Wire & Nail Co.*, *supra*, note 23; *Antares Shipping Corp. c. Le Navire "Capricorn"*, [1980] 1 R.C.S. 553; *Aris Steamship Co. c. Associated Metals and Minerals Corp.*, [1980] 2 R.C.S. 322; *Wire Rope Industries Canada (1966) Ltd c. B.C. Marine Shipbuilders Ltd.*, [1981] 1 R.C.S. 363.

34. *Tropwood A.G. c. Sivaco Wire & Nail Co.*, *supra*, note 23; *Aris Steamship Co. c. Associated Metals and Minerals Corp.*, *supra*, note 33.

35. *Supra*, note 15, pp. 298-302.



de droits civils, mais au sujet desquelles la compétence a été attribuée au Parlement par le para. 18 de l'article 91 de la *Loi constitutionnelle de 1867*.<sup>36</sup> (nos italiques)

On voit mal, après une telle citation, comment on pourrait valablement soutenir que la législation d'une province en matière d'assurance maritime est constitutionnellement valide, si ce n'est à titre supplétif et en l'absence de législation fédérale.

13. Outre des dispositions en matière d'assurance maritime, le *Code civil du Bas-Canada* contient plusieurs autres dispositions de droit maritime<sup>37</sup>. Ces règles constituent une espèce de « petit code maritime » adopté à l'aube de la Confédération canadienne<sup>38</sup>. Plusieurs de ces règles se contentent simplement de renvoyer à des dispositions maintenant contenues dans une législation fédérale<sup>39</sup>, en particulier dans la *Loi sur la Marine Marchande du Canada*<sup>40</sup>; certaines sont nettement anachroniques et ne correspondent plus à la réalité du commerce maritime contemporain. Dans la rédaction du *Code civil du Bas-Canada*, les commissaires avaient expliqué que les règles du Code en cette matière s'appliquaient aussi longtemps que les contestations à leur égard s'élevaient devant les tribunaux ordinaires et non devant les cours de vice-amirauté<sup>41</sup>. D'ailleurs, la Cour suprême du Canada a déjà eu l'occasion d'interpréter et d'appliquer une disposition de droit maritime contenue dans le *Code civil du Bas-Canada*<sup>42</sup>, en l'occurrence la disposition qui traite du privilège maritime des « derniers équippeurs »<sup>43</sup>. L'Office de révision du Code civil avait proposé des modifications importantes aux dispositions du code traitant, entre autres, de l'assurance maritime, de l'affrètement et du transport maritime<sup>44</sup>; seules les premières ont été mises de l'avant<sup>45</sup>.

14. D'autre part, même si le paragraphe 91(10) de la *Loi constitutionnelle de 1867* a connu une interprétation large et libérale, la Cour

36. *Supra*, note 15. p. 292.

37. Art. 2356 (l'enregistrement des bâtiments), 2359-2373 (le transport des bâtiments enregistrés), 2374 (l'hypothèque maritime), 2383-2388 (le privilège maritime), 2389-2406 (les propriétaires du navire, le maître et les matelots), 2407-2460 (l'affrètement) et 2461-2467 (le transport des passagers). Sur cette question de l'introduction de dispositions maritimes dans le *Code civil* québécois, voir : J. PINEAU, « La législation maritime canadienne et le Code civil québécois », (1968) 14 *McGill L.J.*, 26.

38. J. PINEAU, *loc. cit.*, *supra*, note 37, pp. 27-28.

39. Par exemple, voir les articles 2355, 2356, 2359, 2374 et 2462.

40. 1970, S.R.C., c. S-9.

41. A. BRAËN, *loc. cit.*, *supra*, note 6, p. 405.

42. *Inversness Ry and Coal Co. c. Jones & al.*, (1908) 40 R.C.S. 45.

43. Art. 2383.

44. OFFICE DE RÉVISION DU CODE CIVIL, (comité sur l'assurance maritime) *Rapport sur l'assurance maritime*, Montréal, 1976, livre XLVII; (comité sur le contrat d'affrètement) *Rapport sur l'affrètement*, Montréal, 1976, livre XLIV; (comité du droit du transport) *Rapport sur le contrat de transport*, Montréal, 1972, livre XVII.

45. Art. 2606-2692.

suprême avait quand même en 1968 posé une limite importante à cette façon de voir dans l'arrêt *Agence Maritime Inc. c. Le Conseil Canadien des Relations Ouvrières*<sup>46</sup>. Dans cette affaire, la Cour a reconnu que même si l'aspect « navigation » relevait du champ de compétence du Parlement canadien, les relations de travail dans le cadre d'une entreprise de navigation intra-provinciale relevaient tout de même de la compétence législative des provinces. Certains ont alors pensé que plusieurs domaines en matière maritime, dans la mesure où ils s'inscrivent dans le cadre des opérations d'une entreprise de navigation intra-provinciale pourraient ainsi, à la suite de cette décision, être régis par la législation d'une province<sup>47</sup> : on pensait à l'assurance maritime, au sauvetage, au remorquage, aux privilèges maritimes, à l'affrètement et à la responsabilité du transporteur.

15. Si la Cour suprême a reconnu malgré tout et en moins de deux lignes que les provinces possèdent aussi une compétence en droit maritime par l'effet du paragraphe 10 de l'article 92 de la *Loi constitutionnelle de 1867*<sup>48</sup>, l'arrêt *Triglav* ne permet guère, à notre avis, d'espérer sur le sujet. On se demande en effet quel peut être le contenu réel de cette compétence provinciale compte tenu de la définition du droit maritime canadien<sup>49</sup>. D'autant plus que la démarche utilisée par la Cour suprême<sup>50</sup> et reprise dans l'arrêt *Triglav* permet de croire que les dispositions provinciales existant en matière maritime ne résisteraient pas à l'analyse constitutionnelle, sauf exceptions. En fait, la compétence des provinces en matière maritime apparaît de plus en plus comme une compétence qui découle de la théorie du champ inoccupé<sup>51</sup>. À notre avis, la jurisprudence actuelle fait que les dispositions provinciales sur le sujet sont destinées à n'être appliquées qu'à titre supplétif, par les tribunaux ordinaires et encore, en l'absence de toute législation fédérale<sup>52</sup>.

16. Il reste finalement la question où la Cour fédérale dans l'exercice de sa compétence en amirauté est saisie d'un litige où le droit

46. [1969] R.C.S. 851.

47. A. BRAËN, *loc. cit.*, *supra*, note 6; R. W. KERR, "Constitutional limitations on the admiralty jurisdiction of the Federal Court", (1979) 5 *Dal. L.J.* 568.

48. *Supra*, note 15, page 289.

49. *Supra*, note 10. Pour une analyse de cette définition, voir A. BRAËN, *loc. cit.*, *supra*, note 6, pp. 394-404.

50. *Supra*, par. 3-4.

51. Pour une définition de cette théorie, voir les propos du juge Pigeon dans *Tomell Investment Ltd. c. East Marstock Lands Ltd.*, [1978] 1 R.C.S. 974, aux pp. 986-987.

52. À cet égard et outre une abondante législation en matière maritime, soulignons que les autorités fédérales procèdent depuis plusieurs années à l'élaboration d'un code maritime canadien. Destiné non seulement à remplacer la *Loi sur la Marine Marchande du Canada* (*supra*, note 38), le projet tend à l'établissement d'un véritable « code » (au sens propre) en matière maritime. Le travail est encore inachevé malgré l'adoption de la *Loi sur le Code Maritime*, S.C. 1977-78, chap. 41, dont les principales dispositions ne sont pas encore en vigueur.

invocqué renvoie aux parties non écrites du droit maritime canadien. L'arrêt *Triglav* a confirmé la compétence de ce tribunal à juger d'une réclamation née d'un contrat d'assurance maritime : l'alinéa 22(2)r) de la *Loi sur la Cour Fédérale* relève de la compétence législative du Parlement canadien et constitue une disposition de fond (*substantive right*) applicable, qui « s'alimente », ne l'oublions pas, à partir du droit maritime canadien. Dans l'hypothèse où la police d'assurance ou encore la loi yougoslave seraient incomplètes et qu'il serait nécessaire de se référer aux règles du droit maritime canadien pour solutionner le litige, on se demande quelles seraient ces règles. C'est une hypothèse et le tribunal ne répond pas aux hypothèses.

17. L'identification des règles qui composent le droit maritime canadien mérite pourtant qu'on s'y attarde puisque ce sont elles que le tribunal est éventuellement appelé à appliquer. L'exercice relève du grand art et fait référence à un laborieux rappel historique. Qu'on en juge! La Cour fédérale ne peut en effet exercer sa juridiction en amirauté à l'égard d'une demande fondée sur le droit provincial. Le droit maritime applicable, compte tenu de la compétence en amirauté octroyée à la Cour de l'Échiquier, puis à la Cour fédérale<sup>53</sup>, est le droit maritime anglais tel qu'il existait à ses origines et tel qu'il a revécu à la suite de la disparition des restrictions que le Parlement britannique avait imposées à la compétence de la Cour d'Amirauté anglaise<sup>54</sup>, c'est-à-dire l'ensemble du droit maritime en vigueur en Europe occidentale à l'époque de l'amiral et alors que ce droit faisait partie du droit des nations (*jus gentium*)<sup>55</sup>. C'est aussi le droit maritime anglais tel qu'il a été incorporé dans le droit canadien et tel qu'il a été modifié à l'occasion par le Parlement canadien en vertu de sa compétence législative en matière maritime<sup>56</sup>. C'est enfin ce corps de règles tel qu'il existe ou qu'il existera puisqu'il est susceptible d'être modifié par le Parlement canadien en raison de sa compétence en la matière<sup>57</sup>. Il ne faut donc pas s'étonner des réticences de la Cour à identifier les règles non écrites du droit maritime canadien en matière d'assurance maritime.

53. Le législateur, en conférant une juridiction d'amirauté à la Cour fédérale l'a fait en se référant au droit appliqué soit par la Cour de l'Échiquier, soit par la Cour d'Amirauté anglaise. Voir : *Loi de l'Amirauté*, 1891, 54-55 Vict., chap. 29, art. 4; *Loi sur l'Amirauté*, S.C. 1934, chap. 31, art. 3; *Loi sur la Cour Fédérale*, *supra*, note 1, al. 2g).

54. Le Parlement britannique est fréquemment intervenu pour restreindre la compétence attribuée dès 1360 à la Cour d'Amirauté. Graduellement, le législateur restaura cette juridiction. Voir : L. H. LAING, "Historic origins of admiralty jurisdiction in England", (1946) 45 *Mich. L.R.* 163.

55. *Davie Shipbuilding Ltd. c. La Reine*, [1979] 2 C.F. 235, p. 251.

56. *National Gypsum Co. Inc. c. Northern Sales Ltd.*, [1964] R.C.S. 144 (juge Cartwright); *Le Marin Denis Barthe c. Le navire "SS. Florida"*, [1969] 1 R.C. de l'É. 299.

57. Le paragraphe 22(1) de la *Loi sur la Cour Fédérale* spécifie que la compétence en amirauté du tribunal repose sur « le droit maritime canadien ou d'une autre loi du Canada en matière de navigation ou de marine marchande ».

On sait toutefois — les tribunaux l'ont souligné à maintes reprises malgré l'obscurité de son contenu — que le droit maritime canadien applicable par la Cour fédérale est un droit uniforme à travers le Canada<sup>58</sup>.

18. Enfin, soulignons que la Cour fédérale peut, lorsqu'elle exerce sa juridiction en amirauté et est saisie d'un litige où le droit invoqué est le droit maritime canadien dans ses parties non écrites, recourir à des lois provinciales pour se prononcer sur les points litigieux<sup>59</sup>. Une telle utilisation accessoire de lois provinciales ne constitue pas une incorporation de ces règles dans le champ de compétence de la Cour. De la même façon, rien n'empêcherait la Cour fédérale d'appliquer accessoirement la loi générale d'une province en ce qui concerne la formation d'un contrat maritime<sup>60</sup>. Ces règles peuvent donc être particulièrement pertinentes en matière d'assurance maritime.

19. Somme toute, l'arrêt *Triglav* répond à la question constitutionnelle posée par le domaine de l'assurance maritime et laisse en blanc celle du contenu du droit éventuellement applicable.

## II. LA COMPÉTENCE EN AMIRAUTÉ DE LA COUR PROVINCIALE

20. Le paragraphe 22(2) de la *Loi sur la Cour fédérale* précise que la compétence en amirauté de ce tribunal s'exerce de façon « concurrente ». Il est souvent préférable de s'adresser à la Cour fédérale en matière maritime; en particulier, parce que ce tribunal est le seul au Canada qui puisse être saisi d'une action *in rem*. L'avantage de l'action réelle est considérable si on considère « que les navires qui transportent les marchandises sont fréquemment immatriculés à l'étranger, appartiennent à des étrangers ou sont affrétés à l'étranger et ne font que transiter au Canada et que les propriétaires des cargaisons subissent un grave préjudice lorsqu'il ne leur est pas possible d'entamer des procédures *in rem* pour recouvrer une créance ou exécuter un jugement »<sup>61</sup>.

21. Malgré tout, il est possible de s'adresser à un tribunal d'une province. Il se posera alors le problème de déterminer quel tribunal peut exercer une juridiction concurrente à celle de la Cour fédérale en matière

---

58. *National Gypsum Co. Inc. c. Northern Sales Ltd.*, *supra*, note 56, p. 153. Voir aussi : *Intermunicipal Realty & Development c. Gore Mutual Ins. Co.*, *supra*, note 29; *Associated Metals & Mining Corp. c. The Ships "Evie W"*, (1977) 83 D.L.R. (3d) 538; *Sivaco Wire & Nail Co. c. Atlantic Lines & Navigation Co.*, [1978] 2 C.F. 720.

59. *Intermunicipal Realty and Development Corp. c. Gore Mutual Ins. Co.*, *supra*, note 29; *Stein c. Le "Kathy K"*, [1972] C.F. 585; *Resolute Shipping c. Jasmin Construction*, [1978] 1 R.C.S. 907; *La Reine c. Murray*, [1967] R.C.S. 262.

60. *Resolute Shipping c. Jasmin Construction*, *supra*, note 59.

61. *Sivaco Wire & Nail Co. c. Atlantic Lines & Navigation Co.*, [1978] 2 C.F. 720, p. 723 (Juge Walsh).

d'amirauté. La *Loi de l'Amirauté* de 1891<sup>62</sup> et celle de 1934<sup>63</sup>, ne contenaient aucune disposition explicite attribuant une compétence en amirauté de façon exclusive à la Cour de l'Échiquier; la *Loi sur la Cour fédérale* est tout aussi silencieuse.

22. Au Québec, la Cour supérieure est le tribunal de droit commun<sup>64</sup> qui possédait à l'origine une juridiction civile illimitée. Elle possède aussi une compétence en matière d'amirauté dans la mesure où les pré-requis essentiels à l'exercice de sa juridiction sont satisfaits (compétence *ratione materiae* et compétence *ratione personnae*)<sup>65</sup>. En effet, une cour supérieure jouit d'une présomption de compétence et c'est à celui qui invoque l'incompétence d'en faire la preuve, c'est-à-dire de démontrer l'existence et l'application d'une disposition formelle de la loi habilitant expressément et exclusivement un autre tribunal<sup>66</sup>. Or, comme on le sait, ce n'est pas le cas de la *Loi sur la Cour Fédérale*.

23. Cette compétence concurrente n'existe-t-elle qu'entre la Cour fédérale et une cour supérieure présidée par un juge nommé en vertu de l'article 96 de la *Loi constitutionnelle de 1867*? Dans l'arrêt *Heath c. Kane*<sup>67</sup>, la Cour d'appel de l'Ontario a jugé que la Cour de comté n'avait pas juridiction pour entendre une poursuite en dommages à la suite d'un abordage survenu dans des eaux navigables et impliquant deux navires de plaisance. La Cour d'appel fut d'avis que la Cour de comté dans cette province ne possède pas une juridiction résiduelle de *common law*; seule la *High Court* peut exercer cette compétence concurrente en matière d'amirauté. D'autant plus qu'une telle matière est du ressort de la compétence législative du Parlement canadien sous la rubrique « navigation et marine marchande »; dans un tel cas, on ne peut supposer qu'une province eût pu octroyer une juridiction qu'elle ne possède pas à une cour de comté. Dans l'arrêt *Balfour Guthrie (Canada) Ltd c. Far Eastern Steamship*<sup>68</sup>, une action avait été intentée devant la Cour de comté de la Colombie-Britannique à la suite de dommages causés à une cargaison. Selon la Cour d'appel de cette province, la compétence concurrente de la Cour fédérale s'entend non seulement de la compétence d'une cour supérieure mais égale-

62. *Supra*, note 53.

63. *Ibid.*

64. Art. 31 *C.p.c.*

65. *Turcot c. Bouchard*, [1942] C.S. 164. La Cour supérieure du Québec a compétence pour entendre une action en dommages à la suite d'un abordage s'étant produit sur un lac navigable entre une embarcation et un navire enregistré. Elle a compétence en raison des personnes présentes devant elles, du lieu où les faits qui ont fait naître la cause d'action se sont produits et de la nature de ces faits mêmes.

66. *Adelfoi Compania of Panama c. Concord Marine Ltd.*, [1974] C.S. 31. Voir aussi *Services Aériens Laurentiens Ltée c. Société d'Énergie de la Baie James*, [1977] C.S. 1084.

67. (1975) 10 O.R. (2d.) 716.

68. (1977) 82 D.L.R. (3d.) 414.

ment d'une cour de comté. La Cour de comté possède une juridiction originale en la matière et même si la matière est du ressort de la compétence législative du Parlement, une telle juridiction n'a jamais été expressément abrogée; il en eût été tout autrement si le législateur fédéral avait confié de façon exclusive une compétence en amirauté à la Cour fédérale. De plus, dans cette province, la Cour de comté jouit d'une juridiction originale de première instance dans les cas où la somme en litige s'élève à moins de 15 000 \$. La Cour d'appel s'est demandée pourquoi le Parlement fédéral aurait retiré la compétence en amirauté à la Cour de comté dans les cas où la somme en litige est inférieure à 15 000 \$ et l'aurait conservée à la Cour suprême de la Colombie-Britannique dans les cas où la somme en litige est supérieure à ce montant.

24. Au Québec, la Cour provinciale peut-elle être saisie d'une question d'amirauté lorsque le montant en litige tombe dans sa sphère de compétence? L'article 34 du *C.p.c.* édicte que la Cour provinciale connaît, à l'exclusion de la Cour supérieure, de toute demande :

1. dans laquelle la somme demandée ou la valeur de la chose réclamée est inférieure à dix mille dollars, sauf les demandes de pension alimentaire et celles qui sont réservées à la Cour fédérale du Canada.  
(nos italiques)

25. La Cour d'appel du Québec s'est récemment prononcé sur cette question dans l'affaire *General Traders Ltd c. Saguenay Shipping Ltd.*<sup>69</sup>. Une cargaison fut transportée par voie maritime du pays de Galles jusqu'à la Barbade. À la suite d'avaries, l'appelante réclamait de l'intimée la somme de 294,02 \$. La poursuite fut instituée devant la Cour provinciale. Niant toute responsabilité, l'intimée présentait une exception déclinatoire au motif que la Cour provinciale ne pouvait exercer une juridiction en matière de droit maritime. L'exception fut accueillie et l'action rejetée<sup>70</sup>. Brièvement, le tribunal notait que l'article 34 du *C.p.c.* exclut la juridiction de la Cour provinciale à l'égard des demandes réservées à la Cour fédérale. La compétence concurrente n'existerait qu'entre la Cour fédérale et une cour supérieure présidée par un juge nommé en vertu de l'article 96 de la *Loi constitutionnelle de 1867*; le législateur provincial aurait renoncé à conférer à la Cour provinciale une telle juridiction. Dans des notes supplémentaires, le tribunal remarquait également que ni avant, ni après 1867, la Cour provinciale n'exerçait une compétence dans des litiges de droit maritime.

26. Cette décision fut toutefois infirmée par la Cour d'appel du Québec qui confirma la compétence de la Cour provinciale en cette matière. Selon la Cour d'appel, le paragraphe 22(1) de la *Loi sur la Cour Fédérale* ne renvoie pas spécifiquement aux cours supérieures des provinces; la

69. *Supra*, note 17.

70. [1978] C.P. 334.

disposition fait uniquement référence aux cours de première instance par opposition aux cours d'appel<sup>71</sup>. En somme, la concurrence dont il est question fait appel au concours de la Cour provinciale. Le juge Malouf reprend ensuite deux arguments déjà soulevés dans l'arrêt *Balfour Guthrie (Canada) Ltd.*<sup>72</sup>. D'abord, il considère qu'il serait illogique de prétendre que la Cour supérieure serait compétente en la matière si le montant en litige dépassait 10 000 \$ et que la Cour provinciale n'aurait pas juridiction pour entendre la poursuite si le montant était au-dessous de cette limite. Puis, la réclamation tombe dans le champ de compétence de la Cour provinciale puisqu'elle résulte du bris d'un contrat de transport de biens; la réclamation ne serait donc pas en soi une matière de « navigation et marine marchande »<sup>73</sup>.

27. Cette décision appelle plusieurs remarques. D'abord, la juridiction en amirauté dévolue à la Cour fédérale est la capacité, qui ne lui est d'ailleurs pas exclusive, d'appliquer le droit maritime canadien ou toute autre loi fédérale en matière maritime. Reste à savoir si un tribunal provincial dont les juges sont nommés par l'autorité provinciale peut pareillement exercer une semblable juridiction. La démarche utilisée par la jurisprudence pour vérifier la compétence de la Cour fédérale, à savoir évaluer si la réclamation relève de la compétence législative du Parlement canadien et s'il existe une législation fédérale applicable<sup>74</sup>, est nécessaire compte tenu de l'article 101 de la *Loi constitutionnelle de 1867* : la Cour fédérale demeure un tribunal statutaire créé en vu d'une meilleure exécution des « lois du Canada ». Une telle démarche est toutefois inapplicable dans le cas d'un tribunal provincial.

28. En effet, en vertu du paragraphe 92(14) de la *Loi constitutionnelle de 1867*, les provinces sont responsables de l'appareil judiciaire. Elles ont le pouvoir de constituer et de maintenir des tribunaux de juridiction tant civile que criminelle. Les exceptions et restrictions à ce chapitre sont contenues au paragraphe 91(27)<sup>75</sup> et aux articles 96<sup>76</sup> et 101<sup>77</sup> de la *Loi constitutionnelle de 1867*. Sous réserve de ces dispositions, les provinces demeurent libres de déterminer la juridiction de leurs tribunaux.

---

71. Le texte anglais du paragraphe 22(1) édicte que la Cour fédérale "has concurrent original jurisdiction".

72. *Supra*, note 68.

73. *Id.*, p. 539.

74. *Supra*, par. 3-4.

75. La procédure criminelle. Il est admis aussi que dans les matières relevant de sa compétence législative, le Parlement canadien peut également déterminer les procédures applicables devant les tribunaux provinciaux. Voir à ce sujet : F. CHEVRETTE & H. MARX, *op. cit.*, *supra*, note 26, pp. 834-840.

76. La nomination des juges des cours supérieures, de district et de comté dans chaque province.

77. La constitution par le Parlement canadien de tribunaux en vue d'une meilleure exécution des lois du Canada.

en particulier lorsqu'il s'agit de matières relevant de leurs compétences législatives. D'autre part, il est admis qu'un tribunal comme la Cour provinciale a le pouvoir d'appliquer non seulement les lois provinciales mais également les lois fédérales<sup>78</sup>. Créée en vertu de l'article 101, la Cour fédérale ne peut qu'appliquer de la législation fédérale; constituée en vertu du paragraphe 92(14), la Cour provinciale peut appliquer aussi bien du droit provincial que fédéral. Il s'agit là de la distinction fondamentale à tracer quant à la juridiction de ces deux tribunaux. L'exclusion de la juridiction des cours provinciales dans une matière fédérale doit être expressément prévue dans la loi fédérale<sup>79</sup>. Mais voilà! L'amirauté qui est du ressort du Parlement canadien n'a pas été exclue spécifiquement de la compétence des cours provinciales par la *Loi sur la Cour Fédérale*; et celui-ci n'a pas non plus déterminé la juridiction des cours provinciales en matière d'amirauté comme il a le pouvoir de le faire<sup>80</sup>.

29. À notre avis, c'est à juste titre que la Cour d'appel du Québec a rappelé dans l'arrêt *General Traders Ltd* que la lecture combinée des paragraphes 22(1) de la *Loi sur la Cour Fédérale* et 34(1) du *C.p.c.* n'exclut pas spécifiquement la juridiction de la Cour provinciale en matière maritime. Quoiqu'il en soit, il semblerait que l'octroi par le Parlement canadien d'une juridiction concurrente plutôt qu'exclusive a eu pour conséquence de maintenir la juridiction des tribunaux provinciaux qui était reconnue lors de l'adoption de la *Loi sur la Cour Fédérale*, du moins c'est là l'opinion du juge Laskin<sup>81</sup>.

30. Finalement et à notre avis, c'est une erreur de déclarer que la réclamation en l'espèce est une matière de droit civil, c'est-à-dire une réclamation pour inexécution du contrat de transport, qui ne constitue pas un aspect de la « navigation et marine marchande »<sup>82</sup>. Certes, les règles de base relatives à la formation d'un contrat de transport maritime sont une matière de droit civil; mais il en va autrement de la responsabilité découlant de l'exécution d'un tel contrat. Le régime de responsabilité applicable au transporteur maritime relève nettement du droit maritime, lequel droit est, bien sûr, un aspect de la « navigation et marine marchande »<sup>83</sup>.

31. La Cour provinciale dont les juges sont nommés par l'autorité provinciale peut-elle valablement exercer une juridiction en cette

78. *Regina c. Bush*, (1888) 15 O.R. 398; *Valin c. Langlois*, [1879] 3 R.C.S. 1.

79. *Cie de Téléphone Bell du Canada c. Harding Communications Ltd.*, [1979] 1 R.C.S. 395.

80. *Valin c. Langlois*, *supra*, note 78. Voir aussi: *In re Vancini*, [1904] 34 R.C.S. 621.

81. B. LASKIN, *op. cit.*, *supra*, note 8, p. 794.

82. *Supra*, note 17, p. 539.

83. *Tropwood A.G. c. Sivaco Wire & Nail Co.*, *supra*, note 23. Rappelons à cet égard l'existence de la *Loi sur le Transport des Marchandises par Eau*, S.R.C. 1970, chap. C-15, laquelle fixe ce régime de responsabilité. Son application connaît toutefois des exceptions importantes pouvant créer par là un « vacuum législatif ».



matière? Poser cette question c'est évidemment se référer à l'article 96 de la *Loi constitutionnelle de 1867*. On sait que la jurisprudence a considérablement, si ce n'est pas exagérément, élargi la portée de cet article<sup>84</sup>. Le véritable problème est donc de savoir si en 1867 et concurremment avec les juges de vice-amirauté, les tribunaux provinciaux autres que la Cour supérieure, exerçaient une compétence en la matière. Nous n'avons pas l'intention à l'intérieur de ce commentaire de nous livrer à un tel historique. Mais même si la réponse à cette question était négative, la simple approche historique ou fonctionnelle ne serait pas nécessairement suffisante pour conclure à l'incompétence de la Cour provinciale<sup>85</sup>.

32. Le législateur québécois a sans cesse accru le *quantum* pécuniaire tombant sous la compétence de la Cour provinciale, sans que la jurisprudence lui nie cette façon de faire<sup>86</sup>. De telle sorte qu'aujourd'hui, la Cour provinciale apparaît de plus en plus comme étant un tribunal de juridiction civile générale. D'autre part, les tribunaux d'appel semblent hésiter à se prononcer clairement sur la constitutionnalité douteuse<sup>87</sup> de ce tribunal. La Cour d'appel du Québec dans l'arrêt *General Traders Ltd* a soulevé au passage la question constitutionnelle sans vouloir s'y prononcer à fond. Somme toute, tant que la constitutionnalité de la Cour provinciale ne sera pas remise formellement en question, les textes des paragraphes 22(1) de la *Loi sur la Cour Fédérale* et 34(1) *C.p.c.* permettront à la Cour provinciale de participer à la vie maritime.

---

84. *In re Adoption Act*, [1938] R.C.S. 398; *Labour Relations Board of Saskatchewan c. John East Iron Works Ltd.*, [1949] A.C. 134; *Séminaire de Chicoutimi c. Cité de Chicoutimi*, [1973] R.C.S. 681; *Tomko c. Labour Relations Board*, [1977] 1 R.C.S. 112; *P.G. du Québec c. Farrah*, [1978] 2 R.C.S. 638; *Reference re : Residential Tenancies Act*, (1981) 123 D.L.R. (3d.) 554; *Crevier c. P.G. du Québec*, [1981] 2 R.C.S. 220.

85. *Tomko c. Labour Relations Board*, *supra*, note 84.

86. *Renvoi touchant la constitutionnalité de la Loi concernant la juridiction de la Cour de Magistrat*, [1965] R.C.S. 772.

87. Sur cette question, voir : G. PÉPIN. *Les tribunaux administratifs et la Constitution*, Montréal, P.U.M., 1969, pp. 158 et suiv.