

Responsabilité du transporteur

Pierre Simard and Michel Drolet

Volume 12, Number 1, 1971

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1004914ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1004914ar>

[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 article

Simard, P. & Drolet, M. (1971). Responsabilité du transporteur. *Les Cahiers de droit*, 12 (1), 225–230. <https://doi.org/10.7202/1004914ar>

existait sur l'intention réelle des parties. L'article 1019 permettait d'interpréter le contrat contre l'assureur puisque la stipulation était en sa faveur. Il ne tient qu'aux assureurs de préciser explicitement que l'acceptation d'une somme d'argent quelconque, si minime soit-elle, par l'assuré entraîne la perte des bénéfices que lui procure la police d'assurance. Si cette formule est approuvée, les automobilistes sauront à quoi s'en tenir. Cette question constituera un test révélateur de la démocratisation du pouvoir réglementaire en matière de contrat d'adhésion, souhaitée récemment par un auteur¹⁶. En attendant les automobilistes québécois feront mieux de s'abstenir d'accepter la moindre obole des personnes à qui ils rendent le service de les emmener à leur lieu commun de travail, à cause du risque de déchéance de leur police d'assurance. Les gens trop courtois pour endurer ce refus viendront alors grossir le flot des embouteillages polluants des villes !

¹⁶ W. D. SLAWSON, Standard form contracts and democratic control of lawmaking power, (1971) 84 *Harvard Law Rev.* 529.

Responsabilité du transporteur

Pierre SIMARD *
Michel DROLET **

*Dame Marier v. Air Canada*¹

« Il y a beaucoup à dire en faveur de la responsabilité contractuelle du voiturier à l'endroit des personnes comme des choses, mais il faut reconnaître que la jurisprudence qui exige la preuve d'une faute est fermement établie dans cette province et depuis longtemps, comme le reconnaît, d'ailleurs, le savant avocat de la demanderesse. La distinction que l'on qualifie de difficile et peu logique, tous nos tribunaux l'ont trouvée dans le texte de l'art. 1675 c.c.

Le mémoire des défendeurs, après avoir cité des extraits des ouvrages de Nadeau, Beullac et Meredith qui constatent cette jurisprudence, résume un grand nombre de décisions².

[...]

Il me paraît bien difficile de demander aux tribunaux de mettre de côté une jurisprudence que l'on peut dire avoir été unanimement suivie depuis un si grand nombre d'années... »³

En effet, il était de jurisprudence constante, depuis 1899, que le droit québécois qualifiait de délictuelle ou quasi-délictuelle la responsabilité du transporteur de personnes. Ce courant jurisprudentiel avait eu son pendant en matière

* Pierre SIMARD, professeur adjoint à la faculté de Droit.

** Michel DROLET, assistant-professeur à la faculté de Droit.

¹ [1971] C.S. 142.

² Cf. en particulier, *The Canadian Pacific Railway Company v. S. J. Chalfoux*, (1887) 22 R.C.S. 721.

³ *Desmeules v. Renaud*, [1950] B.R. 659, M. le juge GAGNÉ, à la page 663.

de responsabilité du transporteur aérien, alors qu'en 1965, la Cour supérieure se prononçait dans l'affaire *Pantel v. T.C.A.* ⁴, et, en 1966, dans l'affaire *Dame Pilon v. Les héritiers de Julien Bellemarre* ⁵.

En novembre 1963, les époux Pantel avaient pris place à bord d'un appareil de la Trans-Canada Airlines qui effectuait un vol Montréal-Toronto. L'appareil s'était écrasé à Sainte-Thérèse, Québec. Tous les occupants y trouvèrent la mort. Les ayants droit des époux Pantel intentèrent une action contre la Trans-Canada Airlines et, s'appuyant sur l'article 421 c.p. (ancien), optèrent pour un procès par jury. L'article 421 c.p. (ancien) stipulait :

« Le procès par jury peut avoir lieu [...] dans toute poursuite en recouvrement de dommages résultant de torts personnels ou de délits et quasi-délits contre la propriété mobilière ».

Les procureurs d'Air Canada s'opposèrent à la tenue d'un procès par jury, alléguant que la responsabilité du transporteur de personnes n'est pas délictuelle ou quasi-délictuelle. Les demandeurs répondirent que « *the actions are for the recovery of damages resulting from personal wrongs and from a breach of contract* » ⁶.

C'est alors que le juge Hannen trancha le débat en ces termes :

« The whole of the damages claimed would flow from that alleged personal wrong and so would involve proof of the defendant's fault ; delictual fault that is, because it is definitely established, under the jurisprudence, if not by the very text of the law as contained in the Civil Code, that while there may be a so-called presumption of fault against the carrier in the case of a contract for carriage of goods, there is no such presumption in favor of the human passenger who must allege and prove fault.

[...]

It is true that the purchase of a ticket constituting a contract of transportation by air from Montreal to Toronto, is alleged ; and proof of that may properly be made to justify the presence of the deceased on the plane and, possibly, to help to establish their presence if there were no other identification ; but beyond that, any allegation in connection with a contract ; and any argument of responsibility for damages flowing simply from the existence of the contract, would be irregular and illegal ⁷.

[...]

Subsidiarily, even if it were otherwise *i.e.* even if the plaintiffs had any right whatsoever to rely merely upon alleged failure of defendant to transport the deceased safely from Montreal to Toronto, *per se*, and, thus, to throw the full burden of proof upon defendant, nevertheless, this would still appear to be an action eligible for trial by jury as being not only for recovery of damages resulting from personal wrong, but as being founded in the other case on an "agreement of a commercial nature, either between traders or between traders and non-traders" ; certainly the so-called transportation contract would have been a commercial agreement between defendant, a trader, and the deceased, non-traders » ⁸.

⁴ [1965] R.P. 324.

⁵ [1966] R.L. 385.

⁶ *Pantel v. T.C.A.*, *op. cit. supra*, note 4, à la page 325.

⁷ *Id.*, à la page 326.

⁸ *Id.*, à la page 327.

Quelques années plus tard, la Cour supérieure appliquait à nouveau les principes de la responsabilité délictuelle ou quasi-délictuelle pour trancher un litige soulevé à l'occasion de l'écrasement d'un appareil léger ; il s'agissait de l'affaire *Dame Pilon v. Les héritiers de Julien Bellemarre*⁹. L'époux de dame Pilon avait pris place, comme passager bénévole, à bord d'un hydravion piloté par Julien Bellemarre. Le vol débuta dans des conditions météorologiques défavorables et se termina par un écrasement en forêt. Pilon et Bellemarre y trouvèrent la mort. Il n'y eut aucun témoin de la catastrophe. Le débat fut soumis au juge Brossard qui fit un exposé des solutions apportées par le droit québécois aux deux principaux problèmes soulevés par la responsabilité du transporteur aérien : celui du fardeau de la preuve et celui du caractère de la preuve qui peut permettre au tribunal de tirer sa conclusion.

« Nos législateurs tant fédéraux que provinciaux n'ont pas encore jugé sage de suivre l'exemple de maints pays et les suggestions faites par les organismes de droit international soit à l'effet de tenir le pilote et les propriétaires d'un avion responsables des dommages causés par un accident d'avion quelles qu'en soient les causes, soit à l'effet de faire peser sur eux une présomption légale de responsabilité analogue à celle qui pèse sur le conducteur d'un véhicule automobile en vertu du Code de la route¹⁰.

Ne s'applique pas au transport de personnes la présomption de responsabilité qui pèse, en vertu de l'art. 1675 du Code civil, contre le transporteur de choses : *The Canadian Pacific Railway Co. v. Chalifoux*^{11, 12}.

[...]

Quoi qu'il en soit de la responsabilité du transporteur de personnes pour rémunération, dans le cas du transporteur bénévole, une jurisprudence encore plus solidement établie et d'ailleurs conforme à la jurisprudence française, est à l'effet que dans le cas de ce transporteur bénévole, il n'y a ni contrat de transport ni contrat de bienfaisance et que, dès lors, la responsabilité du transporteur envers le passager bénévole ne peut être basée que sur l'art. 1053 c.c. : *McLean v. Pettigrew*^{13, 14}.

Il en résulte, de conclure le juge Brossard, qu'il incombe à celui qui poursuit en responsabilité le transporteur aérien *bénévole*, de prouver la faute de ce dernier. Cette preuve peut cependant être faite à l'aide de présomptions, tel qu'il appert de l'opinion du juge Taschereau dans *Parent v. Lapointe*¹⁵. Or, faisait remarquer monsieur le juge St-Jacques dans *Gaudreault v. Côté*¹⁶ :

« Notre Code ne dit pas, comme le fait le Code Napoléon, quel est le caractère que doivent avoir les présomptions ; mais il est admis dans notre jurisprudence qu'elles doivent être graves, précises et concordantes »¹⁷.

⁹ *Op. cit. supra*, note 5.

¹⁰ *Id.*, à la page 390.

¹¹ *Op. cit. supra*, note 2.

¹² *Dame Pilon v. Les héritiers de Julien Bellemarre*, *op. cit. supra*, note 5, à la page 391.

¹³ [1945] R.C.S. 62.

¹⁴ *Dame Pilon v. Les héritiers de Julien Bellemarre*, *op. cit. supra*, note 5, à la page 392.

¹⁵ [1952] 1 R.C.S. 381.

¹⁶ [1956] R.L. 321.

¹⁷ *Id.*, à la page 332.

Dans l'espèce, les procureurs de dame Pilon réussirent à mettre en preuve des faits fautifs qui, sans être incontestablement la cause de l'accident, avaient selon l'avis du juge, créé ce réseau de présomptions graves, précises et concordantes, suffisant pour faire conclure à la responsabilité du pilote Bellemarre.

De ces arrêts, on tirait jusqu'à tout récemment, la conclusion suivante : pour réussir une action en responsabilité contre le transporteur aérien de personnes, il faut se placer sur le terrain délictuel ou quasi-délictuel, à plus forte raison lorsqu'on poursuit un transporteur bénévole. On disait alors que le demandeur à l'action en responsabilité contre le transporteur aérien de personnes devait assumer le fardeau de la preuve de la faute du transporteur, sans même pouvoir s'appuyer sur la maxime *res ipsa loquitur*, si fréquemment employée en droit aérien dans les autres provinces canadiennes¹⁸.

Un changement s'avérait nécessaire. Il est sans doute possible d'établir ce réseau de présomption contre le transporteur aérien bénévole. Celui-ci emploie généralement des appareils légers à bord desquels les passagers ne sont pas isolés du pilote. En outre, il arrive fréquemment que des parents ou amis peuvent voir de près les préparatifs de départ. En revanche, il semble à peu près impossible d'établir le réseau de présomptions requis contre le transporteur contre rémunération qui emploie de gros appareils de ligne. Le passager ou ses héritiers allaient-ils être privés de tout recours contre le transporteur de ligne ? Il ne semble pas, à la suite du jugement rendu par le juge O'Connor dans l'affaire *Dame Marier v. Air Canada*¹⁹.

Les époux Marier avaient obtenu un jugement de divorce en vertu duquel l'époux devait verser à l'épouse une pension de \$150 par semaine. En juillet 1970, monsieur Marier prenait place à bord d'un appareil d'Air Canada qui effectuait un vol Montréal-Los Angeles. L'appareil s'écrasa près de Toronto causant la mort de tous les occupants. Dame Marier poursuivit Air Canada afin d'obtenir des dommages-intérêts pour les pertes subies à l'occasion du décès de son « époux ».

A l'encontre de l'action, les procureurs d'Air Canada produisirent une inscription en droit totale fondée sur l'article 1056 C.c. Ils alléguèrent que cet article, qui accorde un droit d'action à un nombre limité d'ayants droit devait s'interpréter très restrictivement²⁰ ; en particulier, soutenaient-ils, l'épouse divorcée n'a plus, du fait de son divorce, la qualité de « conjoint » aux termes de l'article 1056 C.c.

C'est alors que le juge O'Connor, se référant principalement aux nombreux travaux du professeur Paul-André Crépeau²¹, fit remarquer que :

« It is true that our courts have held that a person, who has suffered damage as a result of the death of another person, caused through

¹⁸ *Malone v. T.C.A.*, [1941] O.W.N. 238;

Moss v. T.C.A., [1942] O.R. 453;

Nysted v. Wings Ltd., *Anson v. Wings Ltd.*, (1942) 3 W.W.R. 39.

¹⁹ *Op. cit. supra*, note 1.

²⁰ *The Town of Montreal West v. Dame Sarah Hough*, [1931] R.C.S. 113.

²¹ Paul-André CRÉPEAU, « La responsabilité médicale et hospitalière dans la jurisprudence québécoise récente », (1960) *R. du B.* 433.

Paul-André CRÉPEAU, « Réflexions sur le fondement juridique de la responsabilité civile du transporteur de personnes », (1960-61) 7 *McGill L.J.* 225.

Paul-André CRÉPEAU, « Des régimes contractuels et délictuels de la responsabilité civile en droit canadien », (1962) *R. du B.* 501.

the fault of a third person, does not have a right of action under 1053 C.c. against such tort feaser ²².

However, that line of jurisprudence was formed by cases in which the claims for damages, occasioned by death, were based, exclusively, upon the breach of delictual or quasi-delictual obligations. It is important to distinguish those cases from those where the damages result from the failure to perform an expressed or necessarily implied contractual obligation. The present action is taken against a public carrier who, by contract, undertook to transport the passenger in question to an intended destination. In such a case the death claim is not restricted, according to some of the authorities, to the persons mentioned in article 1056 C.C. ²³

[...]

Although the attorney for the plaintiff has stated that his client's action is one taken under article 1053 C.c., there does not appear to be any serious objection to the possibility of the claim being a double-barreled one, that is, being a claim for damages arising out of a failure to perform a contract coupled with a claim based on a quasi-delict. The facts, alleged in the declaration, are such that a contract and its nonfeasance must necessarily be assumed to have existed in the present case ²⁴.

[...]

Surely, it is *d'après la nature* of a contract of carriage of the person to carry the passenger to the agreed destination ²⁵.

[...]

Indeed the Quebec commentators are almost unanimous in holding the view that the restrictive conditions of article 1056 C.c. apply only in cases where the claim is based upon a delict or quasi-delict. They hold that when the claim is one based on contract, the ordinary principles of civil law should be applied notwithstanding the restrictive provisions of article 1056 » ²⁶.

Pour ces motifs, le juge O'Connor rejeta l'inscription en droit. Cependant, on sait que l'inscription en droit peut s'attaquer non seulement à une demande qui n'est pas fondée en droit ²⁷, mais aussi à l'absence de qualité de demandeur à l'action ²⁸. On ne peut manquer, à la lecture du jugement, de s'interroger sur la qualité de dame Marier pour intenter son action. On sait en effet que, par son divorce, dame Marier ne pouvait pas succéder à son ex-époux ²⁹, à moins que ce dernier n'ait laissé un testament en sa faveur, ce qui n'apparaît pas au jugement. Le juge semble plutôt prendre pour acquis la qualité de la demanderesse en empruntant aux règles de droit français qui permettent au créancier d'aliment de rechercher en dommages-intérêts celui qui a causé le décès du débiteur d'aliment. Le juge O'Connor fit remarquer en effet :

« Il is interesting to note that under the doctrine and jurisprudence in France, a right is given to any *créancier d'aliment* to recover from the person who was responsible for the death of the debtor of

²² *Dame Marier v. Air Canada*, *op. cit. supra*, note 1, à la page 143.

²³ *Id.*, à la page 144.

²⁴ *Id.*, à la page 145.

²⁵ *Id.*, à la page 146.

²⁶ *Id.*, à la page 148.

²⁷ *Cf.* art. 165 (4) C.P.

²⁸ *Cf.* art. 165 (2) C.P.

²⁹ *Cf.* art. 614 C.c.

such alimentary obligation. See *Le recours en indemnité au cas d'accident mortel*, R. DE BOTINI³⁰.

[...]

Now, while it is true that the Civil Code of France does not contain an article corresponding with article 1065 of our Code, the fact that any *créancier d'aliment* is recognized in France as having a recourse in a death claim gives support to the view that the damages suffered by the present plaintiff would, in a similar manner, be recoverable from a person who failed to acquit a basic contractual obligation in a regime of civil responsibility distinct from "offences and quasi-offences"³¹.

En d'autres termes, parce qu'une créance d'aliment est une créance contractuelle, celui qui cause le décès du débiteur d'aliment pourrait être poursuivi par le créancier d'aliment sur une base non pas délictuelle ou quasi-délictuelle, mais sur une base qui s'apparenterait à celle de la responsabilité contractuelle.

Qu'il nous soit permis de douter d'une telle solution. La créance de dame Marier avait sans doute pour cause lointaine un mariage qui, à certains égards, pourrait être considéré comme un contrat; mais la véritable source de sa créance d'aliment n'était pas son mariage, mais bien un jugement de divorce qui n'a, on le sait, rien de contractuel³².

CONCLUSION

Il reste tout de même que l'affaire *Pantel v. T.C.A.*³³ avait déjà fait sentir la double nature de la responsabilité du transporteur aérien contre rémunération. L'affaire *Dame Marier v. Air Canada*³⁴ veut nous la confirmer. Si ce courant jurisprudentiel s'accroît à l'avenir, il en résulterait, semble-t-il, qu'il ne serait plus nécessaire d'établir contre le transporteur de ligne ce réseau de présomptions graves, précises et concordantes qui, cependant, demeurera le critère de succès de l'action en responsabilité contre le transporteur *dénévole*.

³⁰ (1961-62) 8 *McGill L.J.*, p. 23.

³¹ *Dame Marier v. Air Canada*, *op. cit. supra*, note 1, à la page 145.

³² Les causes du divorce sont limitativement énumérées, *Loi sur le divorce*, S.C. (1967-68) 16 *Eliz. II*, c. 24, art. 3 et 4.

³³ *Op. cit. supra*, note 4.

³⁴ *Op. cit. supra*, note 1.