

1893 THE QUEBEC CENTRAL RAIL- } APPELLANTS;
 WAY CO. (PLAINTIFFS)..... }
 *May 3, 4.
 *June 24. AND

DOMINIQUE LORTIE (DEFENDANT)..., RESPONDENT.

ON APPEAL FROM THE COURT OF QUEEN'S BENCH
 FOR LOWER CANADA (APPEAL SIDE).

Railway accident to passenger—Train longer than platform—Damages—Negligence.

L. was the holder of a ticket and passenger of the company's train from Levis to Ste. Marie, Beauce. When the train arrived at Ste. Marie station the car upon which L. had been travelling was some distance from the station platform, the train being longer than the platform, and L. fearing that the car would not be brought up to the station, the time for stopping having nearly elapsed, got out of the end of the car, and the distance to the ground from the steps being about two feet and a half, in so doing he fell and broke his leg which had to be amputated.

The action was for \$5,000 damages alleging negligence and want of proper accommodation. The defence was contributory negligence. Upon the evidence the Superior Court, whose judgment was affirmed by the Court of Queen's Bench, gave judgment in favour of L. for the whole amount.

On appeal to the Supreme Court of Canada :

Held, reversing the judgments of the courts below, that in the exercise of ordinary care, E. could have safely gained the platform by passing through the car forward and that the accident was wholly attributable to his own default in alighting as he did and therefore he could not recover. Fournier J. dissenting.

APPEAL from a judgment of the Court of Queen's Bench for Lower Canada (appeal side), confirming the judgment of the Superior Court.

This was an action for \$5,000 damages for loss of a leg through the alleged negligence of the Company (appellant.) By his declaration the respondent (plain-

*PRESENT.—Sir Henry Strong C. J., and Fournier, Taschereau, Gwynne and Sedgewick JJ.

tiff) alleged that on the 13th May, 1891, he was a passenger by appellants' express train from Levis to Ste. Marie de la Beauce.

That on arriving at Ste. Marie the train was stopped in front of the station in such a manner that the locomotive was in front of the platform and the passenger cars, including that in which the plaintiff was riding, were left a distance from the platform, and that no stool was furnished to assist the passengers in disembarking.

That the distance between the lowest step of the car and the ground was very considerable; that plaintiff was obliged to get down at that place, and treading on a round stone broke his leg in such a manner as to necessitate amputation, and claimed \$5,000 damages.

Appellants filed two pleas:

1st. An express denial of the allegations of plaintiff's declaration.

2nd. That if plaintiff met with an accident and suffered any damage, it was attributable entirely to his own negligence and fault and not to any negligence or fault on the part of the appellants or train employees.

That proper accommodation, suitable to the requirements of the place, is furnished at Ste. Marie to enable people to embark on and disembark from the trains.

That if plaintiff chose to alight from the rear end of the car on to the street which there crosses the railway, he did so at his own risk.

That if plaintiff had passed through the car he could have alighted on the platform as other passengers did, but, in broad daylight he chose to step down into the street, and the injury he sustained in so doing is entirely attributable to his own negligence.

The Superior Court, upon the evidence, found as a matter of fact, that the company had stopped the car upon which the respondent was riding at some dis-

1893
THE
QUEBEC
CENTRAL
RAILWAY
COMPANY
v.
LORTIE.

1893
THE
QUEBEC
CENTRAL
RAILWAY
COMPANY
v.
LORTIE.

tance from the platform of the station and had allowed passengers and the respondent to alight in a dangerous place, and that the company was thereby guilty of negligence and liable. This judgment was affirmed unanimously by the Court of Queen's Bench.

The facts brought out in the evidence upon which the appellant company relied as proving that the accident was attributable to the respondent's own fault are the following:—

The platform at the village of Ste. Marie not being so long as the train on the day of the accident, part of the baggage car, the whole of the second-class car, and nearly the whole of the first-class Q. C. R. car were alongside the platform when the train stopped.

The front end of the Boston and Maine car and the rear end of the first-class Q. C. R. car were on a street crossing and within five or six feet of the station platform.

Respondent and one Vallerand, a resident of Ste. Marie, and well acquainted with the locality, were riding in the B. & M. car without objection from the conductor, who, however, did pass some passengers (ladies) into the car forward.

Respondent was told by this witness Bois that this car was a through car going to Boston and that his place was in the next car.

When the train stopped respondent crossed over from the platform of the B. & M. car to the rear platform of the Q. C. R. car, and there alighted a distance of about two feet, seven inches from the ground having in one hand an overcoat and a "portmanteau" or valise, and so jumping and falling on a round stone broke his leg.

A. J. Brown Q.C. for appellant.

The carrier of passengers is only liable for his negligence. He is not an insurer of the safety of his pas-

sengers, nor responsible for injuries suffered by them from any cause other than the negligence or fault of himself or of persons employed by him. *Daniel v. Metropolitan R. Co.* (1); *Readhead v. Midland R. Co.* (2); *Sherman and Redfield on Negligence* (3); *Crofts v. Waterhouse* (4), quoted by Chief Justice Ritchie in *The Queen v. McLeod* (5).

1893
 THE
 QUEBEC
 CENTRAL
 RAILWAY
 COMPANY
 v.
 LORTIE.

The passengers themselves must exercise reasonable care.

In this case, if the place of disembarking was dangerous for the plaintiff he should not have attempted it. He was not obliged to get off at that place, and no official of the company invited him to do so.

It is however, quite manifest that there could be no danger in a man of plaintiff's age stepping down a distance of two feet seven inches, if he exercised ordinary care.

None of the cases relied on by respondent bear any resemblance to the present. But see *Siner et al v. The Great Western Railway Co.* (6); *Cockle v. The London & South-eastern Railway Co.* (7); *Rose v. North-eastern Railway Co.* (8); *Eckerd v. Chicago & North-western Railway Co. (Iowa)* (9).

Moreover under the French law, when the proximate and sole cause of the accident was the respondent's own negligence, he cannot recover.

"*Quod quis ex culpa sua damnum sentit, non intelligitur damnum sentire.*"

See Sourdats (10).

In this sense is the judgment in *Recullet v. Chemin du Nord* (11).

The learned counsel also relied on *Moffette v. Grand*

(1) L. R. 5 H. L. 45.

(6) L.R. 3 Ex. 150 L.R. 4 Ex. 117.

(2) L. R. 4 Q. B. 379.

(7) L. R. 7 C. P. 321.

(3) 4 ed. sec. 494.

(8) 2 Ex. D. 248.

(4) 3 Bing. 319.

(9) 70 Iowa 353.

(5) 8 Can. S. C. R. 21.

(10) Vol. 2 no. 660.

(11) S. V. 85-1-129.

1893
 THE
 QUEBEC
 CENTRAL
 RAILWAY
 COMPANY
 v.
 LORTIE.

Trunk Railway Co. (1); *Periam v. Dompierre* (2); *Allan v. Mullin* (3); *Charbonneau v. The Corporation of St. Martin* (4); *Ware v. Carsley* (5); *Allan v. La Cie d'Assurance Marine des Marchands du Canada* (6); *Mainville v. Hutchins* (7); *Central Vermont Ry. Co. v. Lareau* (8); *Desroches v. Gauthier* (9); *Gray v. Mayor &c. of Quebec* (10); *Richelieu and Ontario N. Co. v. Desloges* (11).

If there were any negligence or fault, on the part of the company, it was not the proximate cause of the accident; and even if we admit, for the sake of argument merely, that it was one of the causes of the accident, yet there was contributory negligence such as to either defeat recovery or reduce the damages.

J. E. Lavery for respondent.

As to whether respondent should have gone through the first class Quebec Central Car and alighted from the south end of same on to the platform, it is proved that the express train stops but a few minutes at Ste. Marie station, that a good many passengers get off and on the cars there, that the trains only stop for a very short time, that if people start to go from one car to another so as to get off on the platform, they are exposed to be carried on past the station. Vallerand, who spends the summer season at Ste. Marie, swears that for the last twelve or thirteen years, he was obliged more than twenty-five times to get off where respondent alighted, for fear of being carried beyond his destination.

On this point I will cite *Robson v. The North-eastern Railway Co.* (12); *Rose v. The North-eastern Railway Co.* (13).

(1) 16 L. C. R. 231.

(2) 1 L. N. 5.

(3) 4 L. N. 387.

(4) 16 L. C. R. 143.

(5) 5 R. L. 238.

(6) 18 R. L. 481.

(7) 31 L. C. J. 58.

(8) M. L. R. 2 Q. B. 258.

(9) 3 Dor. Q. B. 25.

(10) Ramsay's App. Cas. p. 49.

(11) 19 R. L. 81.

(12) L. R. 10 Q. B. 271.

(13) 2 Ex. D. 248.

The obligation of common carriers seems to be stricter in the French law than the English law, for not only are they, according to the former, obliged to carry the holder of a ticket to his destination, but they are insurers of his safety.

Article 1675 of the civil code, which comes under the heading "carriers" is as follows: "They (carriers) are liable for the loss or damage of things entrusted to them unless they can prove that such loss or damage was caused by a fortuitous event or irresistible force, or has arisen from a defect in the thing itself."

The authors are unanimous in declaring that this article applies to the carrying of persons as well as things.

Troplong, Louage, (1); Sourdat, Responsabilité, (2); Curasson, Compétence des Juges de Paix, (3); Alauzet, Commentaire du code de commerce, (4); Duvergier, Louage d'ouvrage, (5); Dalloz, Répertoire, Vo. "Commissionnaire," (6); *Wood v. South-eastern Ry. Co.*, (7); *Borlase v. St. Lawrence Steam Nav. Co.*, (8); *Boulanger v. G.T.R. Co.*, (9); *Boulanger v. G.T.R. Co.*, (10); *Chalifoux v. C.P.R. Co.*, (11).

This last case was reversed by the Supreme Court, (12) but only on the ground, as far as can be judged from the short report, that the breaking of the rail was a fortuitous event caused by climatic influences.

If, as we contend, the carrier here was an insurer of the safety of the passenger he was bound to carry him safely and to see him landed safely in a place where

1893
THE
QUEBEC
CENTRAL
RAILWAY
COMPANY
v.
LORTIE.

(1) Nos. 904, 905, 906.

(2) Nos. 976, 977.

(3) Vol. 1, no. 228.

(4) Vol. 1, no. 464 *et seq.*

(5) Vol. 4, no. 317.

(6) Nos. 299, 301, 338, 409, 414.

(7) 13 Rev. Leg. 567.

(8) 3 Q.L.R. 329.

(9) 11 Q.L.R. 254.

(10) Cassels's Dig. 2 ed. p. 733.

(11) M.L.R. 2 S.C. 171. M.L.R.

3 Q.B. 324.

(12) Cassels' Dig. 2 ed. 749.

1893
 THE
 QUEBEC
 CENTRAL
 RAILWAY
 COMPANY
 v.
 LORTIE.

there was no danger of an injury. Any negligence on the part of the appellants would render them liable for the injury.

Foy v. The London Brighton and South Coast Railway Co., (1); and *Gee v. Metropolitan Railway Co.*, (2).

THE CHIEF JUSTICE was of opinion to allow the appeal.

FOURNIER J.—La seule question dans cette cause comme dans celle de *Chalifoux v. La Compagnie du Pacifique Canadien* (3), est au sujet de l'étendue de la responsabilité des voituriers qui font trafic de transport des personnes. Les principes qui doivent définir cette responsabilité sont ceux du droit français et particulièrement du Code Civil de la province de Québec, dans laquelle l'accident dont il s'agit est arrivé. Cependant, dans la cause de *Chalifoux*, la majorité de cette Cour s'appuyant sur le droit anglais et la décision des tribunaux anglais a décidé qu'il était nécessaire de prouver la négligence pour rendre le voiturier responsable, tandis que d'après notre droit, art. 1675 C. C., il est responsable à moins qu'il ne prouve que l'accident est arrivé par cas fortuit ou force majeure.

La preuve de la négligence est requise dans le cas de l'art. 1053, mais ici il s'agit de l'art. 1673 concernant les voituriers et cette preuve n'est pas nécessaire.

L'intimé était passager dans le train rapide allant de Québec à Boston. Dès que le train fut arrêté à la station de Ste-Marie, Beauce, il se rendit sur le plate-forme à l'extrémité du char dans lequel il avait pris place pour descendre. Ce char se trouvait en deça du quai de la gare. L'intimé en sautant du marchepied (une hauteur de 2½ à 3 pieds) se cassa la jambe et dut se la faire amputer quelques jours après l'accident.

(1) 18 C.B. N.S. 225.

(2) L.R. 8 Q.B. 161.

(3) Cassels's Dig. 749.

L'Honorable Juge en Chef, Sir Alexandre Lacoste, a décidé cette cause sur le principe que les règles concernant le transport des marchandises par les voituriers, s'appliquent *mutatis mutandis* au transport des voyageurs.

1893
THE
QUEBEC
CENTRAL
RAILWAY
COMPANY
v.
LORTIE.

C'est aussi sur ce principe que la Cour du Banc de la Reine avait décidé la cause de *Chalifoux v. Le Pacifique Canadien* (1). En France on applique au transport des personnes, aussi bien qu'au transport des marchandises, la responsabilité établie contre les voituriers par l'art. 1784 C. N. Un arrêt de la Cour Imp. de Paris de 27 novembre 1866 *in re* Compagnie du nord dit à ce sujet : " L'article 1784, qui les rend responsables de l'avarie ou de la perte des objets qu'elles transportent à moins qu'elles ne prouvent le cas fortuit et la force majeure, s'applique *a fortiori* au transport des personnes. La protection due à celles-ci ne peut être moindre que celle que l'on accorde aux marchandises. C'est ce que décide avec raison, un arrêt de la Cour de Paris le 27 novembre 1866 (Droit du 1er décembre 1866).

Fournier J.

Le premier considérant de cet arrêt est ainsi conçu
Considérant que le voiturier répond de l'avarie des choses à lui confiées, à moins qu'il ne prouve qu'elles ont été avariées par un cas fortuit ou force majeure.

Sir Alexandre Lacoste avait donc raison de dire que les règles concernant le transport des marchandises par les voituriers s'appliquent au transport des voyageurs.

On doit en dire autant au sujet de l'art. 1675 de notre code qui est presque textuellement le même que l'art. 1784 C. N. Mais ceci est rendu plus évident par l'art. 1673, qui applique toute la sec. III des voituriers au transport des personnes, aussi bien qu'au transport des marchandises. Cet article dit (les voituriers) sont tenus de recevoir et transporter aux temps marqués dans les avis publics toute personne qui demande passage, si le transport des voyageurs fait partie de leur trafic

(1) M. L. R. 3 Q. B. 324.

1893
 THE
 QUEBEC
 CENTRAL
 RAILWAY
 COMPANY
 v.
 LORTIE.

accoutumé; et tous effets qu'on leur offre à transporter; à moins que dans l'un ou l'autre cas, il n'y ait cause raisonnable et probable de refus.

Le trafic de transport des passagers fait aussi bien partie du trafic de l'appelante que le transport des marchandises.

Fournier J. Dans la cause ci-dessus citée, Cotelle, Législation des chemins de fer (1), fait les observations suivantes sur ce jugement:

En principe, suivant elle, le voiturier répond de l'avarie des choses à lui confiées, à moins qu'il ne prouve qu'elles ont été avariées par cas fortuit ou force majeure. Ce principe s'applique à plus forte raison au transport des personnes et protège la sécurité des voyageurs. Mais, c'est à la compagnie qu'incombe l'obligation de prouver les faits qui la déchargeraient de sa responsabilité.

L'accident, ainsi qu'il est dit plus haut, est arrivé parce que le train dans lequel se trouvait l'intimé étant beaucoup plus long que la plate-forme de la station, le char dans lequel il était, ne put aborder la plate-forme pour y faire descendre ses passagers. Le train étant un *express* qui n'arrête que quelques instants, les passagers de crainte d'être emmenés à une autre station se précipitent tous aux extrémités du char et souvent s'aperçoivent que le char n'est pas vis-à-vis du quai. Il leur faut rebrousser chemin ou aller plus loin, contre le courant des passagers ou bien sauter du marchepied. Ce mode n'est pas sans inconvénient, mais la compagnie ne peut pas leur reprocher un risque qu'ils ont couru pour ne pas être emmenés à la station prochaine, chaque marchepied est pour le voyageur, une invitation à descendre, et l'arrêt est généralement trop court pour qu'il refuse la première chance qui lui est offerte de laisser le train.

Il est prouvé qu'il y a toujours beaucoup de voyageurs à cette station; il y aussi preuve que plusieurs

(1) T. 2, p. 136, n° 203.

ont été entraînés aux stations voisines parce que le temps d'arrêt est trop court. L'intimé qui voyageait pour affaire, craignant ce résultat, sauta du marchepied à une hauteur de 2½ à 3 pieds de la dernière marche, mais malheureusement à quelque pieds de là se trouvait une grosse pierre dont la forme était ovale sur laquelle il mit le pied, tomba et se cassa la jambe. L'intimé n'est pas le seul qui a pris cette direction pour sortir du char. Le témoin Vallerand dit que plusieurs passagers les ont suivis, et entre autres une Dlle Noonan, qu'il a descendue dans ses bras parce qu'elle ne voulait pas sauter. Il ajoute, elle aussi aurait pu traverser l'autre char, mais elle trouvait le voyage trop long.

1893
 THE
 QUEBEC
 CENTRAL
 RAILWAY
 COMPANY
 v.
 LORTIE.
 Fournier J.

Il est aussi prouvé que la plate-forme est trop petite, qu'il y a beaucoup de voyageurs à cette station et que la compagnie a un terrain qui lui permet de l'agrandir facilement. Elle est coupable de négligence en ne faisant pas cette amélioration si nécessaire.

Les observations suivantes de Sir Alexandre Lacoste au sujet du soin que doit apporter le voiturier pour protéger ses passagers sont parfaitement correctes.

Le voiturier est tenu d'user de la plus grande vigilance pour protéger ses passagers, contre les périls du voyage, tandis qu'il ne peut exiger d'eux que la prudence ordinaire. Si, par sa négligence, il soumet un voyageur à quelqu'inconvénient, il doit s'attendre que celui-ci prendra les moyens que sa discrétion lui suggérera pour se tirer d'embarras, et pour cela il encourra même un certain risque s'il le faut, et le voiturier sera responsable de l'accident qui surviendra, a moins qu'il ne prouve que le voyageur a agi avec une imprudence inexcusable.

Toute compagnie de chemin de fer est tenue de procurer à ses voyageurs un débarcadère convenable. S'il n'y a pas de quai, elle doit pourvoir à un autre moyen facile de descente et indiquer aux voyageurs où il devront débarquer, si les chars dépassent le quai.

D'après le droit français, la responsabilité de la compagnie ne paraît pas douteuse, car l'imprudence même du voyageur n'excuse pas les torts du conducteur. Dalloz, Vo. Responsabilité n° 510.

1893
THE
QUEBEC
CENTRAL
RAILWAY
COMPANY
v.
LORTIE.

Par tous ces motifs, et pour les raisons données par Sir Alexandre Lacoste, C.J., je suis d'avis que le jugement doit être confirmé.

TASCHEREAU J.—I would allow the appeal.

GWYNNE, J.—The case is, in my opinion, free from all doubt. I cannot see anything which can be pronounced to be negligence of the company. The accident is attributable wholly to the plaintiff's own default in alighting as he did. Every man travelling by rail, in this country, must have known that it was not the way he should have alighted or by which there was any necessity for his so alighting or was ever intended that he should alight.

SEDGEWICK, J., was also of opinion to allow the appeal.

Appeal allowed with costs.

Solicitors for appellant : *Brown & Morris.*

Solicitors for respondent : *Casgrain, Angers & Lavery.*
