

Karl Thomas Galaske, an infant suing by his Guardian *ad Litem*, Elizabeth Moser *Appellant*

v.

Erich Stauffer, Florence Horvath, Columcille O'Donnell and Bourgoin Contracting Ltd. *Respondents*

and between

Karl Thomas Galaske, an infant suing by his Guardian *ad Litem*, Elizabeth Moser *Appellant*

v.

Erich Stauffer, Florence Horvath, Columcille O'Donnell, Bourgoin Contracting Ltd. and Mala Galaske as Representative *ad Litem* of the Estate of Peter Helmut Galaske, Deceased *Respondents*

INDEXED AS: GALASKE v. O'DONNELL

File No.: 23109.

1993: December 3; 1994: April 14.

Present: La Forest, L'Heureux-Dubé, Sopinka, Gonthier, Cory, McLachlin and Major JJ.

ON APPEAL FROM THE COURT OF APPEAL FOR BRITISH COLUMBIA

Torts — Negligence — Motor vehicles — Seat belts — Duty of care — Eight-year-old child injured in motor vehicle accident — Child not wearing seat belt at time of accident — Whether general duty of care owed by driver of vehicle to passengers includes duty to take reasonable steps to ensure that passenger under 16 years of age wears seat belt — If so, whether duty negated by presence of parent of child.

The appellant, who was eight years old at the time, went with his father to visit the respondent S, a family

Karl Thomas Galaske, mineur représenté par sa tutrice *ad litem*, Elizabeth Moser *Appelant*

^a c.

^b **Erich Stauffer, Florence Horvath, Columcille O'Donnell et Bourgoin Contracting Ltd.** *Intimés*

et entre

^c **Karl Thomas Galaske, mineur représenté par sa tutrice *ad litem*, Elizabeth Moser** *Appelant*

^c

^d **Erich Stauffer, Florence Horvath, Columcille O'Donnell, Bourgoin Contracting Ltd. et Mala Galaske en sa qualité de représentante *ad litem* de la succession de Peter Helmut Galaske** *Intimés*

RÉPERTORIÉ: GALASKE c. O'DONNELL

^f N° du greffe: 23109.

1993: 3 décembre; 1994: 14 avril.

^g Présents: Les juges La Forest, L'Heureux-Dubé, Sopinka, Gonthier, Cory, McLachlin et Major.

EN APPEL DE LA COUR D'APPEL DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE

^h *Responsabilité délictuelle — Négligence — Véhicules automobiles — Ceintures de sécurité — Obligation de diligence — Enfant de huit ans blessé dans un accident de la circulation — L'enfant ne portait pas de ceinture de sécurité au moment de l'accident — L'obligation générale de diligence qu'a le conducteur d'un véhicule envers les passagers comprend-elle l'obligation de prendre des mesures raisonnables pour s'assurer qu'un passager de moins de 16 ans porte la ceinture de sécurité? — Dans l'affirmative, est-il libéré de cette obligation par la présence de l'un des parents de l'enfant?*

^j L'appelant, qui avait huit ans à l'époque, est allé avec son père rendre visite à l'intimé S., un ami de la famille.

friend. It was decided that they would go in the respondent's new truck to visit his vegetable garden, which was about a mile and a half from the residence. The truck was fitted with seat belts for all the occupants of the front seat. The appellant sat in the middle between his father and the respondent. The respondent did not suggest that his passengers put on their seat belts because he did not wish to take the "fatherhood" away from his friend. He readily conceded that if the young appellant had been in the vehicle alone with him he would have insisted that he wear the seat belt. He further agreed that he was aware of the importance of seat belts as a safety factor. The route to the vegetable garden required the respondent to drive by an intersection that he knew to be dangerous. At that intersection, through no fault of his own, his truck was struck by another vehicle. The two passengers were thrown from the vehicle as a result of the impact. The father was killed and the child received serious injuries rendering him paraplegic. The evidence was clear that if seat belts had been worn, no serious injuries would have been suffered by either of the passengers. The trial judge concluded that it was not unreasonable for the respondent to expect that the appellant's father was the appropriate person to exercise control over him and to ensure that he wore a seat belt. He therefore found that there was no duty of care owed by the respondent to the appellant with respect to the use of the seat belt. As a result the respondent could not be found to have been negligent. The Court of Appeal upheld the judgment.

Held (Sopinka and Major JJ. dissenting): The appeal should be allowed.

Per L'Heureux-Dubé, Gonthier and Cory JJ.: A driver of a motor vehicle owes a duty of care to his passengers to take reasonable steps to prevent foreseeable injuries, and that duty of care extends to ensuring that passengers under 16 years of age wear their seat belts. Passengers and drivers have a duty to ensure their own safety in a car by wearing seat belts, and a failure to do so will result in an assessment of contributory negligence. Children under 16 require guidance and direction from parents and older persons, which must extend to ensuring that they wear their seat belts. Two or more people may bear that responsibility, but one of those responsible must always be the driver of the car. A driver taking children as passengers must accept some responsibility for the safety of those children. The driving of a motor vehicle is a licensed activity that is subject to a number of conditions, and obligations and responsibilities flow from the right to drive. Quite apart from any statutory provisions, the general public knowl-

Il a été décidé que l'intimé les emmènerait dans sa camionnette neuve voir son potager situé à environ un mille et demi de chez lui. La camionnette était munie de ceintures de sécurité pour tous ceux qui s'asseyaient sur la banquette avant. L'appellant occupait la place du milieu, entre son père et l'intimé. L'intimé n'a pas demandé à ses passagers d'attacher leur ceinture de sécurité parce qu'il ne tenait pas à empiéter sur les «responsabilités paternelles» de son ami. Il a convenu volontiers que, si le jeune appelant s'était trouvé seul avec lui dans le véhicule, il aurait insisté pour qu'il porte la ceinture de sécurité. Il a convenu en outre qu'il connaissait l'importance des ceintures sur le plan de la sécurité. Pour se rendre au potager, l'intimé devait suivre un trajet qui l'obligeait à traverser une intersection qu'il savait dangereuse. À cette intersection, sans aucune faute de sa part, la camionnette a été heurtée par un autre véhicule. Par suite de la collision, les deux passagers ont été projetés à l'extérieur de la camionnette. Le père est décédé et l'enfant a subi de graves blessures qui l'ont rendu parapalégique. Il était évident, d'après la preuve, que, s'ils avaient attaché leur ceinture, ni l'un ni l'autre passager n'aurait été gravement blessé. Le juge de première instance a conclu qu'il était raisonnable que l'intimé croie qu'il appartenait au père de l'enfant de le surveiller et de voir à ce qu'il attache sa ceinture de sécurité. Il a donc décidé que l'intimé n'avait envers l'appelant aucune obligation de diligence en ce qui concerne le port de la ceinture de sécurité. Il était en conséquence impossible de conclure à la négligence de l'intimé. La Cour d'appel a confirmé le jugement.

Arrêt (les juges Sopinka et Major sont dissidents): Le pourvoi est accueilli.

Les juges L'Heureux-Dubé, Gonthier et Cory: Le conducteur d'un véhicule automobile a envers ses passagers une obligation de prendre des mesures raisonnables pour prévenir les blessures prévisibles, et cette obligation de diligence comporte celle de s'assurer que les passagers de moins de 16 ans portent leur ceinture de sécurité. Les passagers et les conducteurs ont l'obligation d'assurer leur propre sécurité en attachant leur ceinture lorsqu'ils prennent place dans une automobile, et quiconque omet de le faire s'expose à une conclusion de négligence contributive. Les enfants âgés de moins de 16 ans ont besoin des conseils et de la surveillance de leurs parents et aînés, ce qui doit comprendre le fait de voir à ce que la ceinture de sécurité des moins de 16 ans soit bien attachée. Cette obligation peut incomber à plusieurs personnes, au nombre desquelles se trouve toujours, cependant, le conducteur de l'automobile. Le conducteur qui prend des enfants comme passagers doit endosser une certaine responsabilité en ce qui concerne

edge of the vital importance of seat belts as a safety factor requires a driver to ensure that young people make use of them. While the requirement in the British Columbia *Motor Vehicle Act* that drivers ensure that passengers under age 16 wear their seat belts is subsumed in the general law of negligence, it can be taken as a public indication that the failure of a driver to ensure that children in the vehicle are wearing seat belts constitutes unreasonable conduct. It may also be taken as indicating that such a failure on the part of the driver demonstrates conduct which falls below the standard required by the community and is thus negligent.

The duty of a driver to ensure that young passengers wear their seat belts is not negated by the presence of a parent in the car. The presence of a parent may mean that the responsibility is shared but it cannot negate the duty owed by the driver to the passenger under the age of 16. The relationship between driver and passenger is such that the driver's negligent actions or negligent failure to act can lead to injuries to the passengers. Further, it is well established and clearly foreseeable that harm may well result from the failure to wear a seat belt just as much as it may result from negligent driving.

The trial judge and the Court of Appeal were in error in failing to recognize that the duty of care owed by the driver of the motor vehicle to young passengers continued to exist despite the presence of a parent in the vehicle. That is an error of law that should be corrected by an appellate court. The definition of the standard of care is a mixed question of law and fact that will be for the trial judge to determine. The extent of the duty owed by the driver of a vehicle to a child passenger when a parent is present will undoubtedly vary with the circumstances.

Per La Forest J.: The responsibility for ensuring that infant passengers use their seat belts must always be borne at least in part by the driver. Not only is the driver in control of the vehicle; for purposes of distributing

leur sécurité. Conduire un véhicule automobile est une activité qui tient à la possession d'un permis et qui est assujettie à certaines conditions, et du droit de conduire procèdent des obligations et des responsabilités. Tout fait indépendamment des dispositions législatives qui peuvent exister, puisque le grand public connaît généralement l'importance capitale de ces ceintures du point de vue de la sécurité, il incombe au conducteur de voir à ce que les jeunes s'en servent. Bien que l'exigence que la *Motor Vehicle Act* de la Colombie-Britannique impose aux conducteurs de s'assurer que les passagers de moins de 16 ans portent leur ceinture de sécurité soit subsumée sous les règles de droit générales en matière de négligence, on peut y voir une indication publique que constitue une conduite déraisonnable l'omission par le conducteur de s'assurer que les enfants bouclent leur ceinture de sécurité. On peut voir également dans la loi une indication que pareille omission de la part du conducteur témoigne d'un comportement qui tombe en deçà de la norme exigée par la collectivité et qui est en conséquence négligent.

L'obligation du conducteur de veiller à ce que les jeunes passagers portent la ceinture de sécurité n'est pas écartée par la présence d'un des parents dans l'automobile. La présence d'un des parents peut signifier que la responsabilité est partagée, mais elle n'écarte pas pour autant l'obligation du conducteur envers le passager de moins de 16 ans. La relation entre le conducteur et le passager est telle que la négligence du conducteur, qu'elle se traduise par des actes ou par des omissions, peut entraîner des blessures pour les passagers. De plus, il est bien établi et clairement prévisible qu'un préjudice peut résulter de l'omission de porter la ceinture de sécurité, de la même façon qu'il peut être occasionné par la négligence au volant.

C'est à tort que le juge de première instance et la Cour d'appel n'ont pas reconnu que l'obligation de diligence envers les jeunes passagers continue d'incomber au conducteur malgré la présence d'un des parents dans le véhicule. Il s'agit là d'une erreur de droit que doit corriger un tribunal d'appel. La définition de la norme de diligence est une question mixte de droit et de fait qu'il incombera au juge de première instance de déterminer. L'étendue de l'obligation du conducteur d'un véhicule envers un enfant passager lorsqu'un des parents est présent variera sans doute selon les circonstances.

Le juge La Forest: La responsabilité de veiller à ce que les passagers mineurs portent la ceinture de sécurité doit toujours revenir au conducteur, du moins en partie. Non seulement il a la maîtrise du véhicule, mais, aux

loss in the event of accident, the driver is most often the insured. Here the respondent owed a duty of care to take some action concerning the appellant's use of a seat belt. The standard of care owed is what kind of action was reasonable under all the circumstances, an issue that is for the trial judge to determine. However, the mere fact that the respondent thought about the situation and then decided to do nothing is insufficient in law to meet that standard.

Per McLachlin J.: The trial judge found no duty relationship between the respondent driver and the appellant, and this was an error of law. His express words "I find there was no duty of care" are confirmed by the absence following this finding of the sort of analysis of all the facts and circumstances which is typical of determination of the standard of care. The standard of care is for the trial judge to determine on the evidence, and may vary from case to case. While, in general, insistence that passengers wear seat belts is a reasonable measure, circumstances may arise where a trial judge might conclude otherwise.

Per Sopinka and Major JJ. (dissenting): While the respondent owed the appellant a duty of care, the courts below found such a duty and determined as a finding of fact that the standard of care imposed by that duty had been met. The trial judge stated that he found there was no duty of care owed, but it is apparent in the context of the whole of his oral reasons that this statement was intended to refer to the standard, and not to the duty, of care. The Court of Appeal, in confirming the trial judge's decision, also referred to the duty of care while meaning the standard. The standard of care involves questions of law and fact, and the formulation and application of the standard may be influenced by the presence of a statutory obligation, as existed in this case. Appellate courts must not interfere with findings of fact, whether by judge or jury, if there was evidence capable of supporting the decision, or unless there has been a palpable and overriding error. Here the trial judge reached his conclusion after a careful review of the law and evidence. As there is nothing in the record to sug-

fins du partage des préjudices en cas d'accident, c'est le plus souvent lui l'assuré. En l'espèce, l'intimé avait l'obligation de diligence de prendre certaines mesures au sujet du port d'une ceinture de sécurité par l'appellant. La norme de diligence consiste dans le genre de mesures raisonnables à prendre dans les circonstances, question que doit trancher le juge de première instance. Toutefois, le simple fait que l'intimé ait pensé à la situation et décidé alors de ne rien faire ne suffit pas en droit pour conclure au respect de la norme.

Le juge McLachlin: Le juge de première instance a conclu que le conducteur intimé n'avait pas d'obligation envers l'appellant, et c'était une erreur de droit. Les termes exprès employés par lui, «je conclus que [...] n'avait aucune obligation de diligence», se trouvent confirmés par l'absence, à la suite de la conclusion qu'il n'y avait aucune obligation, du genre d'analyse des faits et circonstances qui est typique de l'examen de la norme de diligence. C'est au juge de première instance qu'il incombe de se prononcer sur la norme de diligence compte tenu de la preuve, et cela peut varier selon les cas. Bien qu'en général il soit raisonnable d'insister pour que les passagers portent la ceinture de sécurité, il peut se présenter des cas où le juge de première instance pourrait arriver à une autre conclusion.

Les juges Sopinka et Major (dissidents): L'intimé avait bien une obligation de diligence envers l'appellant, mais les juridictions inférieures ont conclu à l'existence d'une telle obligation et ont déterminé, comme conclusion de fait, que la norme de diligence imposée par cette obligation avait été respectée. Le juge de première instance a déclaré avoir conclu qu'il n'existait aucune obligation de diligence, mais il est manifeste dans le contexte général des motifs exprimés à l'audience qu'il voulait parler de la norme, et non pas de l'obligation, de diligence. Lorsque la Cour d'appel a confirmé la décision du juge de première instance, elle a également fait allusion à l'obligation de diligence tout en voulant parler de la norme. La norme de diligence met en jeu des questions de droit et de fait, et l'existence d'une obligation formulée dans un texte de loi comme en l'espèce peut influencer sur l'énoncé et l'application de cette norme. Les cours d'appel ne doivent pas modifier les conclusions de fait d'un juge ou d'un jury s'il y avait des éléments de preuve pouvant étayer la décision, ou à moins qu'il y ait eu une erreur manifeste et dominante. En l'espèce, le juge de première instance est arrivé à sa conclusion après un examen approfondi du droit et de la preuve. Comme rien dans le dossier ne laisse supposer qu'il ait

gest that he committed a palpable and overriding error, his decision is not subject to reversal on appeal.

Cases Cited

By Cory J.

Referred to: *The Queen in right of Canada v. Saskatchewan Wheat Pool*, [1983] 1 S.C.R. 205; *City of Kamloops v. Nielsen*, [1984] 2 S.C.R. 2; *Anns v. Merton London Borough Council*, [1978] A.C. 728; *Just v. British Columbia*, [1989] 2 S.C.R. 1228; *Hall v. Hebert*, [1993] 2 S.C.R. 159; *Donoghue v. Stevenson*, [1932] A.C. 562; *Froom v. Butcher*, [1975] 3 All E.R. 520; *Jackson v. Millar*, [1972] 2 O.R. 197 (H.C.), rev'd [1973] 1 O.R. 399 (C.A.), rev'd [1976] 1 S.C.R. 225; *Dodgson v. Topolinsky* (1980), 125 D.L.R. (3d) 177; *Pugliese v. Macrillo Estate* (1988), 67 O.R. (2d) 641; *Thurmeier v. Bray* (1990), 83 Sask. R. 183; *Ohlheiser v. Cummings*, [1979] 6 W.W.R. 282; *Keller v. Kautz* (1982), 20 Sask. R. 420; *Rinas v. City of Regina* (1983), 26 Sask. R. 132; *Berube v. Vanest*, [1991] O.J. No. 1633 (QL); *Horsman v. Bulmer* (1987), 42 C.C.L.T. 220; *Schon v. Hodgins*, [1988] O.J. No. 743 (QL); *Gervais v. Richard* (1984), 48 O.R. (2d) 191; *Stamp v. The Queen in right of Ontario* (1984), 47 O.R. (2d) 214; *Beaver v. Crowe* (1974), 49 D.L.R. (3d) 114; *Wallace v. Berrigan* (1988), 47 D.L.R. (4th) 752; *Holstein v. Berzolla*, [1981] 4 W.W.R. 159; *Ducharme v. Davies* (1981), 12 Sask. R. 137 (Q.B.), aff'd in part [1984] 1 W.W.R. 699 (Sask. C.A.); *Shaw Estate v. Roemer* (1982), 51 N.S.R. (2d) 229; *Yuan v. Farstad* (1967), 62 W.W.R. 645; *Earl v. Bourdon* (1975), 65 D.L.R. (3d) 646; *Gagnon v. Beaulieu*, [1977] 1 W.W.R. 702; *Aujla v. Christensen*, [1992] B.C.J. No. 860 (QL); *Pharness v. Wallace*, [1987] B.C.J. No. 2393 (QL), aff'd [1989] B.C.J. No. 2112 (QL); *Bentzler v. Braun*, 149 N.W.2d 626 (1967); *Mortensen v. Southern Pacific Co.*, 53 Cal. Rptr. 851 (1966); *Da Costa v. Da Costa*, [1993] B.C.J. No. 1485 (QL); *Arnold v. Teno*, [1978] 2 S.C.R. 287; *McCallion v. Dodd*, [1966] N.Z.L.R. 710; *Jordan House Ltd. v. Menow*, [1974] S.C.R. 239; *Crocker v. Sundance Northwest Resorts Ltd.*, [1988] 1 S.C.R. 1186.

By Major J. (dissenting)

Le Lievre v. Gould, [1893] 1 Q.B. 491; *Canadian National Railway Co. v. Vincent*, [1979] 1 S.C.R. 364; *DesBrisay v. Canadian Government Merchant Marine Ltd.*, [1941] S.C.R. 230; *The Queen in right of Canada v. Saskatchewan Wheat Pool*, [1983] 1 S.C.R. 205; *Stein v. The Ship "Kathy K"*, [1976] 2 S.C.R. 802; *Geffen v. Goodman Estate*, [1991] 2 S.C.R. 353; *Benmax v. Austin Motor Co.*, [1955] A.C. 370; *Warren v. Coombes*

commis une erreur manifeste et dominante, sa décision n'est pas susceptible d'être infirmée en appel.

Jurisprudence

^a Citée par le juge Cory

Arrêts mentionnés: *La Reine du chef du Canada c. Saskatchewan Wheat Pool*, [1983] 1 R.C.S. 205; *Ville de Kamloops c. Nielsen*, [1984] 2 R.C.S. 2; *Anns c. Merton London Borough Council*, [1978] A.C. 728; *Just c. Colombie-Britannique*, [1989] 2 R.C.S. 1228; *Hall c. Hebert*, [1993] 2 R.C.S. 159; *Donoghue c. Stevenson*, [1932] A.C. 562; *Froom c. Butcher*, [1975] 3 All E.R. 520; *Jackson c. Millar*, [1972] 2 O.R. 197 (H.C.), inf. par [1973] 1 O.R. 399 (C.A.), inf. par [1976] 1 R.C.S. 225; *Dodgson c. Topolinsky* (1980), 125 D.L.R. (3d) 177; *Pugliese c. Macrillo Estate* (1988), 67 O.R. (2d) 641; *Thurmeier c. Bray* (1990), 83 Sask. R. 183; *Ohlheiser c. Cummings*, [1979] 6 W.W.R. 282; *Keller c. Kautz* (1982), 20 Sask. R. 420; *Rinas c. City of Regina* (1983), 26 Sask. R. 132; *Berube c. Vanest*, [1991] O.J. No. 1633 (QL); *Horsman c. Bulmer* (1987), 42 C.C.L.T. 220; *Schon c. Hodgins*, [1988] O.J. No. 743 (QL); *Gervais c. Richard* (1984), 48 O.R. (2d) 191; *Stamp c. The Queen in right of Ontario* (1984), 47 O.R. (2d) 214; *Beaver c. Crowe* (1974), 49 D.L.R. (3d) 114; *Wallace c. Berrigan* (1988), 47 D.L.R. (4th) 752; *Holstein c. Berzolla*, [1981] 4 W.W.R. 159; *Ducharme c. Davies* (1981), 12 Sask. R. 137 (B.R.), conf. en partie par [1984] 1 W.W.R. 699 (C.A. Sask.); *Shaw Estate c. Roemer* (1982), 51 N.S.R. (2d) 229; *Yuan c. Farstad* (1967), 62 W.W.R. 645; *Earl c. Bourdon* (1975), 65 D.L.R. (3d) 646; *Gagnon c. Beaulieu*, [1977] 1 W.W.R. 702; *Aujla c. Christensen*, [1992] B.C.J. No. 860 (QL); *Pharness c. Wallace*, [1987] B.C.J. No. 2393 (QL), conf. par [1989] B.C.J. No. 2112 (QL); *Bentzler c. Braun*, 149 N.W.2d 626 (1967); *Mortensen c. Southern Pacific Co.*, 53 Cal. Rptr. 851 (1966); *Da Costa c. Da Costa*, [1993] B.C.J. No. 1485 (QL); *Arnold c. Teno*, [1978] 2 R.C.S. 287; *McCallion c. Dodd*, [1966] N.Z.L.R. 710; *Jordan House Ltd. c. Menow*, [1974] R.C.S. 239; *Crocker c. Sundance Northwest Resorts Ltd.*, [1988] 1 R.C.S. 1186.

Citée par le juge Major (dissident)

Le Lievre c. Gould, [1893] 1 Q.B. 491; *Compagnie des Chemins de fer nationaux du Canada c. Vincent*, [1979] 1 R.C.S. 364; *DesBrisay c. Canadian Government Merchant Marine Ltd.*, [1941] R.C.S. 230; *La Reine du chef du Canada c. Saskatchewan Wheat Pool*, [1983] 1 R.C.S. 205; *Stein c. Le navire «Kathy K»*, [1976] 2 R.C.S. 802; *Geffen c. Succession Goodman*, [1991] 2 R.C.S. 353; *Benmax c. Austin Motor Co.*,

(1979), 142 C.L.R. 531; *Lewis v. Todd*, [1980] 2 S.C.R. 694; *Migliore v. Gerard* (1987), 42 D.L.R. (4th) 619.

Statutes and Regulations Cited

Motor Vehicle Act, R.S.B.C. 1979, c. 288, s. 217(6).

Authors Cited

Fleming, John G. *The Law of Torts*, 8th ed. Sydney: Law Book Co., 1992.

Linden, Allen M. *Canadian Tort Law*, 5th ed. Toronto: Butterworths, 1993.

Todd, Stephen M. D., ed. *The Law of Torts in New Zealand*. Sydney: Law Book Co., 1991.

APPEAL from a judgment of the British Columbia Court of Appeal (1992), 67 B.C.L.R. (2d) 190, 13 B.C.A.C. 143, 24 W.A.C. 143, affirming a decision of Harvey J. dismissing the appellant's action against the respondents Stauffer and Horvath. Appeal allowed, Sopinka and Major JJ. dissenting.

Romano F. Giusti, for the appellant.

Avon M. Mersey and *Michael J. Sobkin*, for the respondents Erich Stauffer and Florence Horvath.

The following are the reasons delivered by

LA FOREST J. — I have had the advantage of reading the reasons of my colleagues, Justice Cory, Justice McLachlin and Justice Major, and I have reached the same conclusion as Cory J.

The responsibility for ensuring that infant passengers use their seat belts must always be borne at least in part by the driver. Not only is the driver in control of the vehicle; for purposes of distributing loss in the event of accident, the driver is most often the insured. I would differentiate more sharply than Cory J. does between the duty of care (a question of law) and the standard of care (a question of mixed law and fact), though I confess that the distinction may at times be elusive. In the present case, the respondent driver owed a duty of care to take some action concerning the appellant's use of a seat belt. The standard of care owed by the respondent is what kind of action was reasonable

[1955] A.C. 370; *Warren c. Coombes* (1979), 142 C.L.R. 531; *Lewis c. Todd*, [1980] 2 R.C.S. 694; *Migliore c. Gerard* (1987), 42 D.L.R. (4th) 619.

a Lois et règlements cités

Motor Vehicle Act, R.S.B.C. 1979, ch. 288, art. 217(6).

Doctrine citée

b Fleming, John G. *The Law of Torts*, 8th ed. Sydney: Law Book Co., 1992.

Linden, Allen M. *Canadian Tort Law*, 5th ed. Toronto: Butterworths, 1993.

c Todd, Stephen M. D., ed. *The Law of Torts in New Zealand*. Sydney: Law Book Co., 1991.

d POURVOI contre un arrêt de la Cour d'appel de la Colombie-Britannique (1992), 67 B.C.L.R. (2d) 190, 13 B.C.A.C. 143, 24 W.A.C. 143, qui a confirmé une décision du juge Harvey, qui avait rejeté l'action de l'appelant contre les intimés Stauffer et Horvath. Pourvoi accueilli, les juges Sopinka et Major sont dissidents.

e *Romano F. Giusti*, pour l'appelant.

Avon M. Mersey et *Michael J. Sobkin*, pour les intimés Erich Stauffer et Florence Horvath.

f Version française des motifs rendus par

g LE JUGE LA FOREST — J'ai eu l'avantage de prendre connaissance des motifs de mes collègues les juges Cory, McLachlin et Major et je suis arrivé à la même conclusion que le juge Cory.

h La responsabilité de veiller à ce que les passagers mineurs portent la ceinture de sécurité doit toujours revenir au conducteur, du moins en partie. Non seulement il a la maîtrise du véhicule, mais, aux fins du partage des préjudices en cas d'accident, c'est le plus souvent lui l'assuré. Je ferais une distinction plus nette que celle du juge Cory entre l'obligation de diligence (une question de droit) et la norme de diligence (une question mixte de droit et de fait), bien que je doive avouer que la distinction peut parfois être difficile à saisir. En l'espèce, le conducteur intimé avait l'obligation de diligence de prendre certaines mesures au sujet du port d'une ceinture de sécurité par l'appelant. La norme

under all the circumstances, an issue that is for the trial judge to determine. However, the mere fact that the respondent thought about the situation and then decided to do nothing is, in my view, insufficient in law to meet that standard.

For these reasons, I would dispose of the appeal in the manner proposed by Cory J.

The judgment of L'Heureux-Dubé, Gonthier and Cory JJ. was delivered by

CORY J. — The issue raised on this appeal is whether the general duty of care owed by the driver of a car to his passengers includes a duty to take reasonable steps to ensure that a passenger under 16 years of age wears a seat belt. If it is found that such a duty exists then it must be determined whether that duty is negated by the presence of a parent of the child.

Factual Background

On August 17, 1985, Karl Galaske, then eight years of age, together with his father Peter came to visit Erich Stauffer, a friend of the family of many years.

It was decided that Karl and his father would go in Erich Stauffer's new truck to visit his vegetable garden, which was located a mile and a half from Stauffer's residence. The truck was fitted with seat belts for all the occupants of the front seat. Karl sat in the middle between his father and Erich Stauffer.

Mr. Stauffer did not suggest that his passengers put on their seat belts. He omitted doing so because, in his words, he did not wish to take the "fatherhood" away from his friend Peter Galaske. He readily conceded that if young Karl had been in the vehicle alone with him he would have insisted that he wear the seat belt. It was only the presence of the father which prevented him from requiring that the seat belt be worn. He further agreed that he

de diligence à laquelle devait satisfaire l'intimé consiste dans le genre de mesures raisonnables à prendre dans les circonstances, question que doit trancher le juge de première instance. Selon moi, toutefois, le simple fait que l'intimé ait pensé à la situation et décidé alors de ne rien faire ne suffit pas en droit pour conclure au respect de la norme.

Pour ces motifs, je suis d'avis de disposer du pourvoi de la manière proposée par le juge Cory.

Version française du jugement des juges L'Heureux-Dubé, Gonthier et Cory rendu par

LE JUGE CORY — Il s'agit en l'espèce de déterminer si l'obligation générale de diligence qu'a le conducteur d'une automobile envers ses passagers comprend l'obligation de prendre des mesures raisonnables pour s'assurer qu'un passager âgé de moins de 16 ans porte la ceinture de sécurité. Au cas où nous concluons à l'existence d'une telle obligation de diligence, il faudrait déterminer si la présence de l'un des parents de l'enfant vient écarter cette obligation.

Historique

Le 17 août 1985, Karl Galaske, qui avait alors huit ans, est venu avec son père, Peter, rendre visite à Erich Stauffer, un ami de longue date de la famille.

Il a été décidé qu'Erich Stauffer emmènerait Karl et son père dans sa camionnette neuve voir son potager situé à un mille et demi de chez lui. La camionnette était munie de ceintures de sécurité pour tous ceux qui s'asseyaient sur la banquette avant. Karl occupait la place du milieu, entre son père et Erich Stauffer.

Monsieur Stauffer n'a pas demandé à ses passagers d'attacher leur ceinture de sécurité parce que, a-t-il dit, il ne tenait pas à empiéter sur les [TRADUCTION] «responsabilités paternelles» de son ami Peter Galaske. Toutefois, il a convenu volontiers que, si le jeune Karl s'était trouvé seul avec lui dans le véhicule, il aurait insisté pour qu'il porte la ceinture de sécurité. Il n'y a en effet que la présence du père qui l'a empêché d'exiger le port de

was aware of the importance of seat belts as a safety factor. This resulted, in part, from instructions that he had received from the Ministry of Highways. As well, he had been stopped on no less than three occasions with regard to seat belts. On the first occasion, he had been warned by the police of the necessity of wearing his seat belt. On the second, he had received a ticket for failing to wear his seat belt. On the third, he was the driver of the car when his wife received a ticket for failing to wear her seat belt.

The decision not to insist upon Karl wearing his seat belt had tragic results. The route to the vegetable garden required Stauffer to drive by an intersection that he knew to be dangerous. At that intersection, through no fault of his own, his truck was struck by another vehicle, driven by the defendant O'Donnell. The Galaske father and son were thrown from the vehicle as a result of the impact. Peter Galaske was killed and Karl Galaske received serious injuries rendering him paraplegic.

The Courts Below

The Trial Division

The trial judge held that the accident itself was caused solely by the negligence of the defendant O'Donnell. He then considered whether the respondent Stauffer could be held responsible for the failure to ensure that Karl Galaske had worn his seat belt. The evidence was clear that if seat belts had been worn, no serious injuries would have been suffered by either of the passengers.

The trial judge accepted the respondent's evidence that he was aware that seat belts should be worn to reduce injuries. However, the respondent was not aware of the specific provisions of s. 217(6) of the British Columbia *Motor Vehicle Act*,

la ceinture. M. Stauffer a convenu en outre qu'il connaissait l'importance des ceintures sur le plan de la sécurité. Cette connaissance venait en partie de directives qu'il avait reçues du ministère de la Voirie, mais aussi de ce qu'il s'était fait arrêter pas moins de trois fois relativement au port de la ceinture de sécurité. À la première occasion, le policier lui avait simplement donné un avertissement en soulignant la nécessité de porter la ceinture. La deuxième fois, il avait attrapé une contravention pour ne pas avoir attaché sa ceinture de sécurité. La troisième fois, il était au volant lorsque sa femme a reçu une contravention pour la même infraction.

La décision de ne pas insister pour que Karl porte sa ceinture de sécurité a eu des conséquences tragiques. Pour se rendre au potager, Stauffer devait suivre un trajet qui l'obligeait à traverser une intersection qu'il savait dangereuse. À cette intersection, sans aucune faute de sa part, la camionnette a été heurtée par un autre véhicule, au volant duquel se trouvait la défenderesse O'Donnell. Par suite de la collision, les Galaske, père et fils, ont été projetés à l'extérieur de la camionnette. Peter Galaske est décédé et Karl Galaske a subi de graves blessures qui l'ont rendu paraplégique.

Les juridictions inférieures

La Section de première instance

Le juge de première instance a conclu que l'accident lui-même avait eu pour seule cause la négligence de la défenderesse O'Donnell. Il s'est donc demandé ensuite si l'intimé Stauffer pouvait être tenu responsable de l'omission de s'assurer que Karl Galaske porte sa ceinture de sécurité, car il était évident, d'après la preuve, que, s'ils avaient attaché leur ceinture, ni l'un ni l'autre passager n'aurait été gravement blessé.

Le juge de première instance a retenu le témoignage de l'intimé, selon lequel il savait qu'il fallait porter la ceinture de sécurité pour réduire les blessures. L'intimé ignorait cependant les dispositions particulières du par. 217(6) de la *Motor Vehicle*

R.S.B.C. 1979, c. 288, which prohibits the driving of a motor vehicle unless seat belts are worn by children under 16 years of age. The trial judge considered that the case of *The Queen in right of Canada v. Saskatchewan Wheat Pool*, [1983] 1 S.C.R. 205, established the principle that a breach of the provisions of s. 217(6) did not in itself give a right of recovery. He decided that the statutory formulation of the duty did not, in the circumstances of this case, define a specific standard of reasonable conduct. Lastly, he determined that the liability of the driver should be determined in light of the surrounding circumstances. He concluded that it was not unreasonable for Stauffer to expect that Karl's father was the appropriate person to exercise control over him and to ensure that he wore a seat belt. He therefore found that there was no duty of care owed by the defendant Stauffer to the infant plaintiff with respect to the use of the seat belt. As a result Stauffer could not be found to have been negligent.

The Court of Appeal (1992), 67 B.C.L.R. (2d) 190, 13 B.C.A.C. 143, 24 W.A.C. 143

The Court of Appeal agreed with the conclusions of the trial judge. The majority noted that what was of significance was the presence of the father in the vehicle and the friendly and close relationship which existed between Stauffer and the father. This was sufficient to justify the conclusion that there was no liability resting upon Stauffer.

Locke J.A. agreed with the conclusions of the majority but observed that the accident occurred in 1985 when seat belt legislation was not as prominent as it was at the time of the appeal. He stated that if the accident had happened at the time of the appeal, his conclusion would have been different.

Act, R.S.B.C. 1979, ch. 288, de la Colombie-Britannique, qui interdit de conduire un véhicule automobile si les enfants de moins de 16 ans qui y prennent place ne portent pas la ceinture de sécurité. D'après le juge de première instance, il découle du principe posé dans l'arrêt *La Reine du chef du Canada c. Saskatchewan Wheat Pool*, [1983] 1 R.C.S. 205, que la violation du par. 217(6) ne suffisait pas à elle seule pour conférer un droit de recouvrement. Le juge a donc décidé qu'en l'espèce l'énoncé de l'obligation dans la loi ne précisait aucune norme de conduite raisonnable. En dernier lieu, il a conclu que la responsabilité du conducteur était à apprécier en fonction des circonstances. Il était raisonnable, a dit le juge, que Stauffer croie qu'il appartenait au père de Karl de le surveiller et de voir à ce qu'il attache sa ceinture de sécurité. Le juge a donc décidé que le défendeur Stauffer n'avait envers le demandeur mineur aucune obligation de diligence en ce qui concerne le port de la ceinture de sécurité. Il était en conséquence impossible de conclure à la négligence de Stauffer.

La Cour d'appel (1992), 67 B.C.L.R. (2d) 190, 13 B.C.A.C. 143, 24 W.A.C. 143

La Cour d'appel a souscrit aux conclusions du premier juge. Ce qu'il importait de retenir, selon les juges majoritaires, était la présence du père dans le véhicule et les relations amicales et intimes entre lui et Stauffer. Cela suffisait à justifier la conclusion qu'aucune responsabilité n'incombait à Stauffer.

Quant au juge Locke, il partageait l'avis de la majorité, mais a souligné que l'accident avait eu lieu en 1985, soit à une époque où l'on ne prêtait pas aux dispositions législatives concernant les ceintures de sécurité autant d'importance qu'au moment de l'appel. Si l'accident avait eu lieu à l'époque de l'appel, a-t-il dit, sa conclusion aurait été différente.

Analysis

The issues that arise in this case can, I think, be resolved upon an application of the classic principles of tort law.

Basically, a defendant can only be found liable if it is established, first, that he owed a duty of care to the plaintiff and, second, that he was in breach of that duty and failed to exercise the standard of care of a reasonable person placed in the same circumstances. Let us first consider the concept of the duty of care.

The Existence of a Duty of Care, Generally

In *City of Kamloops v. Nielsen*, [1984] 2 S.C.R. 2, at pp. 10-11, Wilson J. paraphrased the two-stage test formulated in *Anns v. Merton London Borough Council*, [1978] A.C. 728, for determining whether a duty of care existed. She did so in these words:

- (1) is there a sufficiently close relationship between the parties . . . so that, in the reasonable contemplation of the authority, carelessness on its part might cause damage to that person? If so,
- (2) are there any considerations which ought to negative or limit (a) the scope of the duty and (b) the class of persons to whom it is owed or (c) the damages to which a breach of it may give rise?

This approach has been quoted with approval in *Just v. British Columbia*, [1989] 2 S.C.R. 1228, and *Hall v. Hebert*, [1993] 2 S.C.R. 159. This is the basis upon which a determination should be made as to whether there is a sufficiently close relationship between the parties to establish that a *prima facie* duty of care is owed by one party (the defendant) to another party (the plaintiff). The principle was set out in *Donoghue v. Stevenson*, [1932] A.C. 562, at p. 580, in these classic words:

You must take reasonable care to avoid acts or omissions which you can reasonably foresee would be likely

Analyse

Je crois que les questions qui se posent en l'espèce peuvent se résoudre par l'application des principes classiques du droit de la responsabilité délictuelle.

En un mot, le défendeur ne peut être déclaré responsable que si l'on a établi, premièrement, qu'il avait une obligation de diligence envers le demandeur et, deuxièmement, qu'il a manqué à cette obligation et qu'il ne s'est pas conformé à la norme de diligence de la personne raisonnable se trouvant dans la même situation. Examinons d'abord la notion de l'obligation de diligence.

L'existence d'une obligation de diligence en général

Dans l'arrêt *Ville de Kamloops c. Nielsen*, [1984] 2 R.C.S. 2, aux pp. 10 et 11, le juge Wilson a paraphrasé le critère à deux volets, formulé dans l'arrêt *Anns c. Merton London Borough Council*, [1978] A.C. 728, pour déterminer s'il existait une obligation de diligence. Elle a dit:

- (1) y a-t-il des relations suffisamment étroites entre les parties [. . .] pour que les autorités aient pu raisonnablement prévoir que leur manque de diligence pourrait causer des dommages à la personne en cause? Dans l'affirmative,
- (2) existe-t-il des motifs de restreindre ou de rejeter a) la portée de l'obligation et b) la catégorie de personnes qui en bénéficient ou c) les dommages auxquels un manquement à l'obligation peut donner lieu?

Cette méthode a été citée et approuvée dans les arrêts *Just c. Colombie-Britannique*, [1989] 2 R.C.S. 1228, et *Hall c. Hebert*, [1993] 2 R.C.S. 159. C'est sur ce fondement que doit se trancher la question de savoir s'il y a entre les parties des relations suffisamment étroites pour établir que l'une d'elles (le défendeur) a, à première vue, envers une autre (le demandeur) une obligation de diligence. L'énoncé classique du principe applicable se trouve dans l'arrêt *Donoghue c. Stevenson*, [1932] A.C. 562, à la p. 580:

[TRADUCTION] Il faut apporter un soin raisonnable pour éviter des actes ou omissions lorsqu'on peut raisonna-

to injure your neighbour. Who, then, in law is my neighbour? The answer seems to be — persons who are so closely and directly affected by my act that I ought reasonably to have them in contemplation as being so affected when I am directing my mind to the acts or omissions which are called in question.

Is there then a sufficiently close relationship between the driver of a motor vehicle and his passengers to establish a *prima facie* duty of care? I think that there undoubtedly is such a relationship. A driver owes a duty of care to his passengers to take reasonable steps to prevent foreseeable injuries. For example, a driver must comply with the rules of the road; a driver must exercise reasonable caution in the operation of a motor vehicle; a driver must not operate a motor vehicle that is known to be mechanically defective, for example without brakes or headlights or an adequate steering mechanism. The next question to be resolved is this: should that duty of care extend to ensuring that passengers under 16 years of age wear their seat belts?

The General Duty Resting on All Occupants of a Car to Wear Seat Belts

It has long been recognized that all occupants of a motor vehicle have a duty to wear their seat belts. In his excellent text *Canadian Tort Law* (5th ed. 1993), Justice Linden carefully reviewed the cases involving the use of seat belts. He observed that Canadian courts have recognized that passengers and drivers have a duty to ensure their own safety in a car by wearing seat belts. A failure to do so will result in an assessment of contributory negligence against that person. The author notes that where the seat belt defence was rejected, there was no evidence that the failure to wear the seat belt caused or aggravated the injury. That is certainly not at issue in this case.

The reasoning of Lord Denning in *Froom v. Butcher*, [1975] 3 All E.R. 520, at pp. 525-27, has

blement prévoir qu'ils sont susceptibles de léser son prochain. Qui alors est mon prochain en droit? La réponse semble être: les personnes qui sont de si près et si directement touchées par mon acte que je devrais raisonnablement les avoir à l'esprit comme ainsi touchées lorsque je songe aux actes ou omissions qui sont mis en question.

Or, existe-t-il entre le conducteur d'un véhicule automobile et ses passagers des relations suffisamment étroites pour établir à première vue une obligation de diligence? Selon moi, cela ne fait aucun doute. Le conducteur d'un véhicule a envers ses passagers une obligation de prendre des mesures raisonnables pour prévenir les blessures prévisibles. Par exemple, il doit se conformer au code de la route; il doit faire preuve d'une prudence raisonnable au volant; il ne doit pas conduire un véhicule qu'il sait défectueux sur le plan mécanique (freins ou phares qui ne fonctionnent pas, direction inadéquate). On doit donc se demander ensuite si cette obligation de diligence devrait comporter celle de s'assurer que les passagers de moins de 16 ans portent leur ceinture de sécurité.

L'obligation générale de tous les occupants d'une automobile de porter la ceinture de sécurité

Il est reconnu depuis longtemps qu'il incombe à tous les occupants d'un véhicule automobile de porter leur ceinture de sécurité. Dans son excellent ouvrage intitulé *Canadian Tort Law* (5^e éd. 1993), le juge Linden passe minutieusement en revue la jurisprudence concernant le port de la ceinture de sécurité. Il fait remarquer que les tribunaux canadiens ont reconnu que les passagers et les conducteurs ont l'obligation d'assurer leur propre sécurité en attachant leur ceinture lorsqu'ils prennent place dans une automobile. Quiconque omet de le faire s'expose à une conclusion de négligence contributive à son égard. L'auteur indique que, dans les cas où le moyen de défense d'omission de porter la ceinture de sécurité a été rejeté, il n'y avait aucune preuve établissant que les lésions subies avaient été causées ou aggravées par cette omission. Or, il n'en est certainement pas ainsi en l'espèce.

Le raisonnement de lord Denning dans l'arrêt *Froom c. Butcher*, [1975] 3 All E.R. 520, aux pp.

often been cited in support of the need to wear seat belts. There he stated:

The sensible practice

It is compulsory for every motor car to be fitted with seat belts for the front seats. The regulations so provide. They apply to every motor car registered since 1st 1965. In the regulations seat belts are called, in cumbersome language, 'body-restraining seat belts.' A 'seat belt' is defined as 'a belt intended to be worn by a person in a vehicle and designed to prevent or lessen injury to its wearer in the event of an accident to the vehicle . . .'

Seeing that it is compulsory [*sic*] to fit seat belts, Parliament must have thought it sensible to wear them. But it did not make it compulsory for anyone to wear a seat belt. Everyone is free to wear it or not, as he pleases. Free in this sense, that if he does not wear it, he is free from any penalty by the magistrates. Free in the sense that everyone is free to run his head against a brick wall, if he pleases. He can do it if he likes without being punished by the law. But it is not a sensible thing to do. If he does it, it is his own fault; and he has only himself to thank for the consequences.

Much material has been put before us about the value of wearing a seat belt. It shows quite plainly that everyone in the front seats of a car should wear a seat belt. Not only on long trips, but also on short ones. Not only in the town, but also in the country. Not only when there is fog, but also when it is clear. Not only by fast drivers, but also by slow ones. Not only on motorways, but also on side roads. . . .

Quite a lot of people, however, think differently about seat belts. Some are like Mr. Froom here. They think that they would be less likely to be injured if they were thrown clear than if they were strapped in. They would be wrong In determining responsibility, the law eliminates the personal equation. It takes no notice of the views of the particular individual; or of others like

525 à 527, a souvent été invoqué à l'appui de la nécessité de porter la ceinture de sécurité. Il a dit:

[TRADUCTION]

a

Ce que commande le bon sens

Toute automobile doit obligatoirement être munie de ceintures de sécurité pour les sièges avant. C'est ce qui est prescrit par voie de règlement applicable à toutes les automobiles immatriculées depuis le début de 1965. Le règlement parle, dans un style plutôt lourd de «ceintures de retenue pour le corps». Le terme «ceinture de sécurité» y est ainsi défini: «ceinture destinée à être portée par une personne prenant place dans un véhicule et à prévenir ou à réduire les blessures pour le porteur en cas d'accident . . .»

Comme l'installation de ceintures de sécurité est obligatoire, le Parlement a dû tenir pour sensé le port de celles-ci. Il n'en a toutefois pas fait une obligation. Chacun est libre de porter la ceinture ou de ne pas la porter, comme bon lui semble. Libre en ce sens que, si on ne la porte pas, on n'est passible d'aucune peine infligée par les magistrats. Libre en ce sens que chacun est libre de donner de la tête contre un mur de briques, s'il le veut. On peut le faire, si on le veut, sans s'attirer de sanction légale. Ce n'est toutefois pas un comportement sensé. Donc, celui qui s'y livre n'a à s'en prendre qu'à lui-même; et il est seul responsable des conséquences.

On nous a soumis une preuve abondante sur l'utilité de porter la ceinture de sécurité. Il en ressort très nettement que tous les occupants des sièges avant d'une voiture devraient la porter. Non seulement pour de longs trajets, mais aussi pour des courts. Non seulement en ville, mais aussi à la campagne. Non seulement dans le brouillard, mais aussi par temps clair. Non seulement si l'on conduit vite, mais aussi si l'on roule lentement. Non seulement sur les autoroutes, mais aussi sur les routes secondaires. . . .

h

Nombreux sont ceux toutefois qui ne voient pas du même œil la ceinture de sécurité. Il y en a qui, comme M. Froom en l'espèce, croient courir un risque moins grand de blessure s'ils sont projetés en dehors du véhicule que s'ils sont attachés à l'intérieur. Ils ont tort [. . .] Pour la détermination de la responsabilité, la règle de droit exige que l'on fasse abstraction de l'élément personnel. Aucun compte n'est tenu des vues de la personne en question ni de celles de ses semblables. En effet, chacun est tenu en droit de prendre toutes les pré-

him. It requires everyone to exercisé all such precautions as a man of ordinary prudence would observe

Other people take the view that the risk of an accident is so remote that it is not necessary to wear a seat belt on all occasions; but only when there are circumstances which carry a high risk. . . . I cannot accept this view either. You never know when a risk may arise. It often happens suddenly and when least anticipated, when there is no time to fasten the seat belt. Besides, it is easy to forget when only done occasionally. But, done regularly, it becomes automatic. Every time that a car goes out on the road there is the risk of an accident. Not that you yourself will be negligent. But that someone else will be. That is a possibility which a prudent man should, and will, guard against. He should always, if he is wise, wear a seat belt.

Lastly, there are many people who do not wear their seat belts, simply through forgetfulness or inadvertence or thoughtlessness. . . . The case for wearing seat belts is so strong that I do not think the law can admit forgetfulness as an excuse.

These reasons are as sensible and compelling in 1994 as they were in 1975, and should have been in 1985.

The courts in this country have consistently deducted from 5 to 25 percent from claims for damages for personal injury on the grounds that the victims were contributorily negligent for not wearing their seat belts. This has been done whenever it has been demonstrated that the injuries would have been reduced if the belts had in fact been worn.

The following cases provide but a few examples of the application of this principle: *Jackson v. Millar*, [1972] 2 O.R. 197 (H.C.), rev'd on another point [1973] 1 O.R. 399 (C.A.), rev'd [1976] 1 S.C.R. 225; *Dodgson v. Topolinsky* (1980), 125 D.L.R. (3d) 177 (Ont. H.C.); *Pugliese v. Macrillo Estate* (1988), 67 O.R. (2d) 641 (H.C.); *Thurmeier v. Bray* (1990), 83 Sask. R. 183 (Q.B.); *Ohlheiser*

cautions que prendrait un homme d'une prudence ordinaire

^a Pour d'autres personnes, le risque d'accident est tellement mince qu'il n'est pas nécessaire de toujours porter la ceinture de sécurité; il suffit de le faire dans les situations à risque élevé [. . .] Je ne puis davantage admettre ce point de vue. On ne sait jamais quand un risque se présentera. Souvent, cela arrive brusquement et quand on s'y attend le moins, de sorte qu'on n'a pas le temps d'attacher la ceinture de sécurité. D'autre part, on oublie facilement un geste qui ne s'accomplit qu'à l'occasion, alors que ce même geste, fait régulièrement, devient automatique. Chaque fois qu'on sort en voiture, il y a un risque d'accident. Non pas qu'on soit soi-même négligent, mais quelqu'un d'autre le sera. C'est là une possibilité contre laquelle l'homme prudent devrait se prémunir, et se prémunira. Il devrait toujours, s'il est sage, porter la ceinture de sécurité.

^e En dernier lieu, bien des gens ne portent pas la ceinture de sécurité par simple oubli, inadvertance ou irréflexion. [. . .] Les arguments militant en faveur du port de la ceinture de sécurité sont tellement puissants que, à mon avis, l'oubli ne saurait être juridiquement admissible comme excuse.

^f Ces raisons demeurent en 1994 tout aussi sensées et convaincantes qu'elles l'étaient en 1975 et qu'elles auraient dû l'être en 1985.

^g Invoquant la négligence contributive de la victime du fait de ne pas avoir porté la ceinture de sécurité, les tribunaux canadiens ont systématiquement diminué de 5 à 25 pour 100 les sommes accordées à titre de dommages-intérêts pour lésions corporelles. Ils ont agi de la sorte chaque fois qu'on a pu établir que le port de la ceinture de sécurité aurait réduit la gravité des lésions.

^j Les décisions suivantes ne sont que quelques exemples de l'application du principe en question: *Jackson c. Millar*, [1972] 2 O.R. 197 (H.C.), inf. sur un autre point par [1973] 1 O.R. 399 (C.A.), inf. par [1976] 1 R.C.S. 225; *Dodgson c. Topolinsky* (1980), 125 D.L.R. (3d) 177 (H.C. Ont.); *Pugliese c. Macrillo Estate* (1988), 67 O.R. (2d) 641 (H.C.); *Thurmeier c. Bray* (1990), 83 Sask. R.

v. *Cummings*, [1979] 6 W.W.R. 282 (Sask. Q.B.); *Keller v. Kautz* (1982), 20 Sask. R. 420 (Q.B.); *Rinas v. City of Regina* (1983), 26 Sask. R. 132 (Q.B.); *Berube v. Vanest*, [1991] O.J. No. 1633 (Ont. Ct. (Gen. Div.)); *Horsman v. Bulmer* (1987), 42 C.C.L.T. 220 (N.B.C.A.); *Schon v. Hodgins*, [1988] O.J. No. 743 (Dist. Ct.); *Gervais v. Richard* (1984), 48 O.R. (2d) 191 (H.C.); *Stamp v. The Queen in right of Ontario* (1984), 47 O.R. (2d) 214 (C.A.); *Beaver v. Crowe* (1974), 49 D.L.R. (3d) 114 (N.S.S.C.T.D.); *Wallace v. Berrigan* (1988), 47 D.L.R. (4th) 752 (N.S.S.C.A.D.); *Holstein v. Berzolla*, [1981] 4 W.W.R. 159 (Q.B.); *Ducharme v. Davies* (1981), 12 Sask. R. 137 (Q.B.), aff'd in part [1984] 1 W.W.R. 699 (Sask. C.A.); *Shaw Estate v. Roemer* (1982), 51 N.S.R. (2d) 229 (N.S.S.C.A.D.).

The same principle has been applied in British Columbia, as the following cases demonstrate: *Yuan v. Farstad* (1967), 62 W.W.R. 645 (B.C.S.C.); *Earl v. Bourdon* (1975), 65 D.L.R. (3d) 646 (B.C.S.C.); *Gagnon v. Beaulieu*, [1977] 1 W.W.R. 702 (B.C.S.C.); *Aujla v. Christensen*, [1992] B.C.J. No. 860 (S.C.); *Phariness v. Wallace*, [1987] B.C.J. No. 2393 (S.C.), aff'd [1989] B.C.J. No. 2112 (C.A.).

The decision of Munroe J. in *Yuan* appears to be one of the first Canadian decisions to hold that occupants of a car have a duty to wear a seat belt. That is to say, there is a duty of care resting upon occupants of a motor vehicle to wear a seat belt. The accident in that case occurred in 1966 in a residential area of the city of Vancouver. The following prescient statements made by Munroe J. at pp. 651-53, in my view, are a correct expression of the principles applicable to the wearing of seat belts.

It is the submission of the defendants that the deceased, by his failure to use his seat belt, failed to use reasonable care or to take proper precautions for his own safety and thereby contributed to his own injuries. If that is so, the defence of contributory negligence must succeed: See *Nance v. B.C. Electric Ry.* (1951) 2 WWR (NS) 665, [1951] AC 601, 67 CRTC 340, reversing [1950] 1 WWR 797, 65 CRTC 237; *Car & Gen. Insur.*

183 (B.R.); *Ohlheiser c. Cummings*, [1979] 6 W.W.R. 282 (B.R. Sask.); *Keller c. Kautz* (1982), 20 Sask. R. 420 (B.R.); *Rinas c. City of Regina* (1983), 26 Sask. R. 132 (B.R.); *Berube c. Vanest*, [1991] O.J. No. 1633 (C. Ont. (Div. gén.)); *Horsman c. Bulmer* (1987), 42 C.C.L.T. 220 (C.A.N.-B.); *Schon c. Hodgins*, [1988] O.J. No. 743 (C. dist.); *Gervais c. Richard* (1984), 48 O.R. (2d) 191 (H.C.); *Stamp c. The Queen in right of Ontario* (1984), 47 O.R. (2d) 214 (C.A.); *Beaver c. Crowe* (1974), 49 D.L.R. (3d) 114 (C.S.N.-É. 1^{re} inst.); *Wallace c. Berrigan* (1988), 47 D.L.R. (4th) 752 (C.A.N.-É., Div. app.); *Holstein c. Berzolla*, [1981] 4 W.W.R. 159 (B.R.); *Ducharme c. Davies* (1981), 12 Sask. R. 137 (B.R.) conf. en partie par [1984] 1 W.W.R. 699 (C.A. Sask.); *Shaw Estate c. Roemer* (1982), 51 N.S.R. (2d) 229 (C.A.N.-É., Div. app.).

Le même principe a été appliqué en Colombie-Britannique, comme l'indiquent les décisions suivantes: *Yuan c. Farstad* (1967), 62 W.W.R. 645 (C.S.C.-B.); *Earl c. Bourdon* (1975), 65 D.L.R. (3d) 646 (C.S.C.-B.); *Gagnon c. Beaulieu*, [1977] 1 W.W.R. 702 (C.S.C.-B.); *Aujla c. Christensen*, [1992] B.C.J. No. 860 (C.S.); *Phariness c. Wallace*, [1987] B.C.J. No. 2393 (C.S.), conf. par [1989] B.C.J. No. 2112 (C.A.).

La décision du juge Munroe dans l'affaire *Yuan* semble être l'une des premières au Canada qui impose aux occupants d'une automobile l'obligation de porter la ceinture de sécurité. Il s'agit, en d'autres termes, d'une obligation de diligence leur incombant. Dans cette affaire, l'accident était survenu en 1966 dans un quartier résidentiel de la ville de Vancouver. Les observations reproduites ci-après, figurant aux pp. 651 à 653, témoignent de prescience de la part du juge Munroe; elles constituent, selon moi, un énoncé exact des principes applicables au port de la ceinture de sécurité.

[TRADUCTION] Les défendeurs soutiennent que la victime, par son omission d'attacher sa ceinture de sécurité, n'a pas fait preuve de diligence raisonnable ni n'a pris les précautions qui s'imposaient pour sa propre sécurité, de sorte qu'il a lui-même contribué à causer ses blessures. Si c'est le cas, le moyen de défense de négligence contributive doit être retenu: Voir *Nance c. B.C. Electric Ry.* (1951) 2 WWR (NS) 665, [1951] AC 601, 67 CRTC

Corpn. v. Seymour [1956] SCR 322 affirming (*sub nom. Seymour v. Maloney*) 36 MPR, at 360; *Prior v. Kyle* (1965) 52 WWR 1, varying (1964) 47 WWR 489 (B.C.C.A.).

In support of such submission the defendants called as witnesses Capt. E. T. Corning, retired captain of the Seattle police force, and Dr. Peter Fisher, a Seattle physician and surgeon and specialist in internal medicine. Each of these men has made a study of the effectiveness of seat belts in safeguarding motorists from injuries. Their qualifications and experience entitle them to give opinion evidence. Capt. Corning has investigated hundreds of automobile accidents. Based upon his experience and studies, he is firmly of opinion that lap seat belts, when worn, do tend to lessen the severity of injuries in most automobile accidents. Based upon personal observations made at race tracks as well as other studies made by him, Dr. Fisher is of opinion that a lap seat belt will prevent ejection from a vehicle and will lessen the severity of any steering wheel injury because it prevents body displacement.

... Based upon the evidence of these two experts, which was uncontroverted, and based upon the general knowledge of mankind, it is clear, and I find, that lap seat belts are effective in reducing fatalities and minimizing injuries resulting from automobile accidents. I adopt the view of Frankfurter, J. who once said, "there comes a point where this court should not be ignorant as judges of what we know as men."

In the face of such knowledge, and despite the apparent absence of any Canadian precedents upon the matter, I am of opinion that a reasonable and prudent driver of a motor vehicle in a city would and should make use of a seat belt provided for his use. I am not unmindful of the fact that in driving without having his seat belt done up, the deceased was committing neither a crime nor any breach of statute. He was lawfully entitled to drive without using his seat belt, but that is not determinative of the issue as to whether or not in so doing he failed to take proper precautions for his safety and thus contributed to his injuries. If he did so fail the defendants are entitled to be relieved of some degree of respon-

340, infirmant [1950] 1 WWR 797, 65 CRTC 237; *Car & Gen. Insur. Corpn. c. Seymour* [1956] RCS 322 confirmant (*sub nom. Seymour c. Maloney*) 36 MPR, à la p. 360; *Prior c. Kyle* (1965) 52 WWR 1, modifiant (1964) 47 WWR 489 (C.A.C.-B.).

Pour étayer cet argument, les défendeurs ont fait témoigner E. T. Corning, capitaine retraité de la police de Seattle, ainsi que le Dr Peter Fisher, chirurgien spécialiste de la médecine interne à Seattle. L'un et l'autre ont étudié l'efficacité des ceintures de sécurité pour protéger les automobilistes contre les blessures. En raison de leur compétence et de leur expérience, ils sont admis à donner un témoignage d'opinion. Le capitaine Corning a enquêté sur des centaines d'accidents d'automobile. Son expérience et les études qu'il a menées l'amènent à croire fermement que le port de la ceinture de sécurité à sangle abdominale tend effectivement à réduire la gravité des blessures dans la plupart des accidents d'automobile. Quant au Dr Fisher, il estime, compte tenu de ses constatations personnelles faites à des pistes de courses et d'autres études qu'il a réalisées, que la ceinture à sangle abdominale empêche qu'on ne soit projeté à l'extérieur d'un véhicule et atténue la gravité des blessures causées par le volant parce qu'elle retient le corps.

... Vu le témoignage incontesté de ces deux experts et étant donné les connaissances générales des hommes, il est évident — et je conclus — que les ceintures à sangle abdominale sont efficaces pour diminuer le nombre de décès et pour réduire au minimum les blessures résultant d'accidents d'automobile. Je fais mienne l'opinion du juge Frankfurter, qui a dit une fois, «il vient un moment où, en tant que juges de cette cour, nous ne devons pas faire abstraction de nos connaissances d'hommes.»

Devant de telles connaissances et malgré l'absence apparente de précédents canadiens sur la question, j'estime qu'un conducteur raisonnable et prudent d'un véhicule automobile dans une ville se servirait — et devrait se servir — de la ceinture de sécurité dont le véhicule est muni. Je n'oublie pas que la victime, en conduisant sans avoir attaché sa ceinture de sécurité, ne commettait pas d'infraction criminelle ni ne violait aucune loi. Du point de vue juridique, il avait le droit de conduire sans porter la ceinture de sécurité, mais cela n'est nullement concluant relativement à la question de savoir si, en agissant de la sorte, il a omis de prendre les précautions qui s'imposaient pour assurer sa propre sécurité et a ainsi contribué à causer ses blessures. S'il était coupable

sibility for the resulting injuries, as is provided by the *Contributory Negligence Act*.

Munroe J. further supported his decision on the basis of American cases which found that a duty to wear a seat belt could be based upon common-law standards of care. He referred to *Bentzler v. Braun*, 149 N.W.2d 626 (Wis. 1967) and to the California District Court of Appeal in *Mortensen v. Southern Pacific Co.*, 53 Cal. Rptr. 851 (1966).

These cases demonstrate that since 1968 courts in Canada have properly recognized that the exercise of reasonable care requires occupants of a motor vehicle to wear seat belts. This is true whether a vehicle is being driven on a highway or in the city, over a long or a short distance. The cases correctly reflect the dictates of common sense. Long before 1985, when this accident occurred, it was a reasonable requirement that seat belts be worn.

The Duty Owed by a Driver to Ensure That Passengers Under 16 Wear Seat Belts

There is therefore a duty of care owed by an occupant of a car to wear a seat belt. This duty is based upon the sensible recognition of the safety provided by seat belts and the foreseeability of harm resulting from the failure to wear them. What then of children in a car? Children under 16, although they may contest it, do require guidance and direction from parents and older persons. This has always been recognized by society. That guidance and protection must extend to ensuring that those under 16 properly wear their seat belts. To the question of who should assume that duty, the answer must be that there may be two or more people who bear that responsibility. However one of those responsible must always be the driver of the car.

d'une telle omission, les défendeurs sont en droit de se voir dans une certaine mesure dégagés de la responsabilité de ces blessures, comme le prévoit la *Contributory Negligence Act*.

^a Le juge Munroe a en outre fondé sa décision sur certains jugements américains selon lesquels l'obligation de porter la ceinture de sécurité pouvait découler des normes de diligence en common law. Il a mentionné à ce propos la décision *Bentzler c. Braun*, 149 N.W.2d 626 (Wis. 1967) et l'arrêt rendu par la Cour d'appel de district de Californie dans *Mortensen c. Southern Pacific Co.*, 53 Cal. Rptr. 851 (1966).

^c Il se dégage de la jurisprudence susmentionnée que, depuis 1968, les tribunaux canadiens ont à bon droit reconnu que la diligence raisonnable oblige les occupants d'un véhicule automobile à porter la ceinture de sécurité. Il en est ainsi, que l'on conduise sur la route ou en ville et que le trajet soit long ou court. La jurisprudence reflète, à juste titre, les impératifs du bon sens. Bien avant 1985, l'année où s'est produit l'accident en cause, le port de la ceinture de sécurité était considéré comme une exigence raisonnable.

^f *L'obligation du conducteur de voir à ce que les passagers de moins de 16 ans portent la ceinture de sécurité*

^g Il incombe donc à l'occupant d'une automobile l'obligation de porter la ceinture de sécurité. Cette obligation se fonde sur la reconnaissance, basée sur le bon sens, de la sécurité apportée par les ceintures de sécurité et sur la prévisibilité des risques que constitue le fait de ne pas les porter. Qu'en est-il alors des enfants prenant place dans une automobile? Les enfants âgés de moins de 16 ans, quoiqu'ils puissent ne pas en convenir, ont besoin des conseils et de la surveillance de leurs parents et aînés. La société l'a toujours reconnu. Or, donner conseils et protection doit comporter le fait de voir à ce que la ceinture de sécurité des moins de 16 ans soit bien attachée. À la question de savoir qui doit assumer cette dernière obligation, il faut répondre qu'elle peut incomber à plusieurs personnes, au nombre desquelles se trouve toujours, cependant, le conducteur de l'automobile.

A driver taking children as passengers must accept some responsibility for the safety of those children. The driving of a motor vehicle is neither a God-given nor a constitutional right. It is a licensed activity that is subject to a number of conditions, including the demonstration of a minimum standard of skill and knowledge pertaining to driving. Obligations and responsibilities flow from the right to drive. Those responsibilities must include some regard for the safety of young passengers. Children, as a result of their immaturity, may be unable to properly consider and provide for their own safety. The driver must take reasonable steps to see that young passengers wear their seat belts. This is so since it is foreseeable that harm can result from the failure to wear a seat belt, and since frequently, a child will, for any number of reasons, fail to secure the seat belt.

The driver of a car is in a position of control. The control may not be quite as great as that of the master of a vessel or the pilot of an aircraft. Nevertheless it exists. Coexistent with the right to drive and control a car is the responsibility of the driver to take reasonable steps to provide for the safety of passengers. Those reasonable steps must include not only the duty to drive carefully but also to see that seat belts are worn by young passengers who may not be responsible for ensuring their own safety.

In my view, quite apart from any statutory provisions, drivers must accept the responsibility of taking all reasonable steps to ensure that passengers under 16 years of age are in fact wearing their seat belts. The general public knowledge of the vital importance of seat belts as a safety factor requires a driver to ensure that young people make use of them. I would observe that this same conclusion was reached by Paris J. in *Da Costa v. Da Costa*, [1993] B.C.J. No. 1485 (S.C.). He too concluded that there is a duty owed by a driver to

Le conducteur qui prend des enfants comme passagers doit endosser une certaine responsabilité en ce qui concerne leur sécurité. Conduire un véhicule automobile n'est ni un droit naturel ni un droit constitutionnel. Il s'agit d'une activité qui tient à la possession d'un permis et qui est assujettie à certaines conditions, dont la démonstration d'un niveau minimal d'habileté et de connaissances en matière de conduite. Du droit de conduire procèdent des obligations et des responsabilités. Parmi les responsabilités figure nécessairement une certaine préoccupation à l'égard de la sécurité des jeunes passagers. Les enfants, en raison de leur immaturité, peuvent ne pas être à même de songer sérieusement à leur propre sécurité et d'y veiller. C'est donc au conducteur de prendre les mesures raisonnables qui s'imposent pour que les jeunes passagers portent la ceinture de sécurité. Il en est ainsi parce qu'il est prévisible que le fait de ne pas porter cette ceinture risque de causer un préjudice et que, souvent, pour quelque raison que ce soit, un enfant ne l'attachera pas.

Le conducteur d'une automobile est investi d'une autorité. Cette autorité n'est peut-être pas tout à fait aussi grande que celle du capitaine d'un navire ou du pilote d'un avion, mais elle est quand même réelle. Parallèlement au droit de conduire et de contrôler une automobile, existe la responsabilité du conducteur de prendre des mesures raisonnables pour assurer la sécurité des passagers. Cela comprend non seulement l'obligation de conduire prudemment mais aussi celle de voir à ce que les jeunes passagers, qui ne peuvent peut-être pas assumer la responsabilité de veiller à leur propre sécurité, portent la ceinture de sécurité.

À mon avis, tout à fait indépendamment des dispositions législatives qui peuvent exister, les conducteurs doivent assumer la responsabilité de prendre toutes les mesures raisonnables voulues afin de s'assurer que les passagers de moins de 16 ans portent effectivement leur ceinture de sécurité. Puisque le grand public connaît généralement l'importance capitale de ces ceintures du point de vue de la sécurité, il incombe au conducteur de voir à ce que les jeunes s'en servent. Je fais remarquer d'ailleurs que le juge Paris a tiré cette même conclusion dans

ensure that children are wearing their seat belts. The statutory provisions pertaining to seat belts must now be considered.

The Effect of the Motor Vehicle Act

Section 217(6) of *Motor Vehicle Act* reads as follows:

217. . . .

(6) A person shall not drive on a highway a motor vehicle in which there is a passenger who has attained age 6 but is under age 16 and who occupies a seating position for which a seat belt assembly is provided unless that passenger is wearing the complete seat belt assembly in a properly adjusted and securely fastened manner.

In *The Queen in right of Canada v. Saskatchewan Wheat Pool, supra*, the issue was whether a breach of the *Canada Grain Act*, S.C. 1970-71-72, c. 7, by delivery of infested grain out of a grain elevator conferred upon the Canadian Wheat Board a civil right of action against the Saskatchewan Wheat Pool for damages. No allegation of negligence at common law was put forward. The notion of a nominate tort of statutory breach giving rise to recovery simply on proof of breach of the statute was rejected. So too was the argument that an unexcused breach of a statute constituted negligence *per se* which would lead to an automatic finding of liability. The Court, in the clear and convincing reasons delivered by Dickson J. (as he then was), took the position that proof of a statutory breach which causes damages may be evidence of negligence. Further, it was held that the statutory formulation of the duty may, but not necessarily will, afford a specific or useful standard of reasonable conduct.

It follows that the statutory requirement pertaining to seat belts is subsumed in the general law of

la décision *Da Costa c. Da Costa*, [1993] B.C.J. No. 1485 (C.S.). Il a conclu, lui aussi, à l'existence d'une obligation pour le conducteur de s'assurer que les enfants portent leur ceinture de sécurité.

^a Passons maintenant à l'examen des dispositions législatives concernant les ceintures de sécurité.

L'effet de la Motor Vehicle Act

^b Le paragraphe 217(6) de la *Motor Vehicle Act* dispose:

[TRADUCTION] 217. . . .

^c (6) Il est interdit de conduire sur la route un véhicule automobile ayant à bord un passager qui a atteint l'âge de 6 ans mais qui n'a pas encore 16 ans et qui occupe un siège muni d'une ceinture de sécurité, à moins que le passager ne porte le dispositif complet, bien ajusté et attaché.

^e Dans l'affaire *La Reine du chef du Canada c. Saskatchewan Wheat Pool*, précité, la question était de savoir si la violation de la *Loi sur les grains du Canada*, S.C. 1970-71-72, ch. 7, que constituait la livraison de grain infesté qui provenait d'un élévateur conférait à la Commission canadienne du blé le droit d'intenter une action civile en dommages-intérêts contre le Saskatchewan Wheat Pool. Il n'y a eu aucune allégation de négligence de common law. La notion d'un délit civil spécial de violation d'une obligation légale qui donnerait droit à des dommages-intérêts à la suite de la simple preuve d'une violation de la loi a été rejetée, comme l'a été également l'argument selon lequel une violation sans excuse valable d'une loi constitue de la négligence en soi qui entraîne automatiquement une conclusion à la responsabilité. La Cour, dans les motifs clairs et convaincants du juge Dickson (plus tard Juge en chef), a dit que la preuve de la violation d'une loi, qui cause un préjudice, peut être une preuve de négligence. La Cour a en outre conclu que l'obligation formulée dans un texte de loi peut, mais pas forcément, constituer une norme précise ou utile de conduite raisonnable.

^j Il s'ensuit que l'exigence légale relative aux ceintures de sécurité est subsumée sous les règles

negligence. However, the statute can, I think, be taken as a public indication that the failure of a driver to ensure that children in the vehicle are wearing seat belts constitutes unreasonable conduct. Further, it may be taken as indicating that such a failure on the part of the driver demonstrates conduct which falls below the standard required by the community and is thus negligent. In this case, the legislation is simply another factor which can be taken into account by the Court in the course of determining whether the failure to ensure children in the car are wearing seat belts constituted negligent behaviour on the part of a driver.

It is clear that the breach of a statutory provision is not conclusive of liability. Yet the existence of the section does provide further support for finding that a duty of care rests on the driver to take all reasonable steps to see that seat belts are worn by children. The statute reflects the public importance placed on safety measures and a societal concern for promoting the safety of children. It is, as well, a public recognition that children often require the help and supervision of adults, particularly in ensuring that when they are passengers in a vehicle, they are made reasonably safe.

Is the Driver's Duty of Care Negated by the Presence of a Parent?

The duty of a driver to ensure that young passengers wear their seat belts is well established. It then must be asked whether the presence of a parent in the car negates this duty of care owed by the driver. The trial judge and the Court of Appeal took the position that the presence of the parent in the car removed or terminated the duty of care owed by the driver. In support of that position, the respondent relies on the decisions of this Court in *Arnold v. Teno*, [1978] 2 S.C.R. 287, at p. 311, and of the New Zealand Court of Appeal in *McCallion v. Dodd*, [1966] N.Z.L.R. 710, at p. 721. In my view, these decisions simply indicate that there may be a joint responsibility or duty of care resting

de droit générales en matière de négligence. Je crois toutefois qu'on peut voir dans la loi en cause une indication publique que constitue une conduite déraisonnable l'omission par le conducteur de s'assurer que les enfants bouclent leur ceinture de sécurité. On peut voir également dans la loi une indication que pareille omission de la part du conducteur témoigne d'un comportement qui tombe en deçà de la norme exigée par la collectivité et qui est en conséquence négligent. En l'espèce, le texte législatif n'est qu'un élément de plus que la Cour doit prendre en considération pour déterminer si, en ne s'assurant pas que les enfants bouclent leur ceinture de sécurité, le conducteur fait preuve de négligence.

Il est évident que la violation d'une disposition législative n'est pas concluante quant à la responsabilité. Cependant, l'existence du paragraphe en question vient étayer davantage la conclusion que le conducteur a une obligation de diligence, à savoir celle de prendre toutes les mesures raisonnables pour que les enfants portent la ceinture de sécurité. La loi traduit l'importance qu'attache le public aux mesures de sécurité ainsi que la préoccupation qu'a la société de favoriser la sécurité des enfants. La loi constitue en outre une reconnaissance publique que les enfants ont souvent besoin de l'aide et de la surveillance d'adultes, surtout pour leur assurer une sécurité raisonnable quand ils sont passagers dans un véhicule.

La présence du père ou de la mère écarte-t-elle l'obligation de diligence du conducteur?

L'obligation du conducteur de veiller à ce que les jeunes passagers portent la ceinture de sécurité est bien établie. Il faut donc se demander si la présence d'un des parents dans l'automobile vient écarter cette obligation. Le juge de première instance et la Cour d'appel ont conclu que la présence d'un des parents déchargeait le conducteur de son obligation. À l'appui de ce point de vue, l'intimé invoque notre arrêt *Arnold c. Teno*, [1978] 2 R.C.S. 287, à la p. 311, ainsi que l'arrêt rendu par la Cour d'appel de la Nouvelle-Zélande dans *McCallion c. Dodd*, [1966] N.Z.L.R. 710, à la p. 721. À mon avis, ces arrêts indiquent simplement qu'il peut y avoir une responsabilité ou une obligation de dili-

upon both a parent and a third party. The presence of a parent in the car may mean that the responsibility is shared but it cannot negate the duty owed by the driver to the passenger under the age of 16.

The driver of a car owes a duty of care to a child who is a passenger. For example, the driver must obey the rules of the road and drive carefully whether a parent is present or not. That duty of care is owed and continues to be owed by a driver to all child passengers, irrespective of their parents' presence. The relationship between driver and passenger is such that the driver's negligent actions or negligent failure to act can lead to injuries to the passengers. Further, it is well established and clearly foreseeable that harm may well result from the failure to wear a seat belt just as much as it may result from negligent driving.

Again, as I have said, the driver of a car is in a position of control. The driver's control remains even in the presence of a child passenger's parent. The responsibility of the driver to take reasonable steps to provide for the safety of passengers flows, in part, from this control and it includes not only a duty to drive carefully but also to take reasonable steps to ensure that seat belts are worn by young passengers who may not be able to ensure their own safety.

In my view, there is a duty of care resting upon a driver of a motor vehicle to ensure that the seat belts of young passengers are in place. That duty exists whether or not a parent of the child is in the car. The presence of the parent does no more than indicate that the duty of care or responsibility towards the child may be shared by both the parent and the driver.

It is true that the conclusion I have reached is one of public policy which imposes a positive duty. That in itself is not novel. The need to impose a positive duty on a party was recognized

gence qui incombe au père ou à la mère et à une tierce personne conjointement. En effet, la présence d'un des parents dans l'automobile peut signifier que la responsabilité est partagée, mais elle n'écarte pas pour autant l'obligation du conducteur envers le passager de moins de 16 ans.

Le conducteur d'une automobile a une obligation de diligence envers l'enfant qui est passager. Par exemple, il doit obéir au code de la route et conduire prudemment, qu'un des parents soit présent ou non. Il a, et continue d'avoir, une obligation de diligence envers tout enfant passager, indépendamment de la présence des parents de celui-ci. La relation entre le conducteur et le passager est telle que la négligence du conducteur, qu'elle se traduise par des actes ou par des omissions, peut entraîner des blessures pour les passagers. De plus, il est bien établi et clairement prévisible qu'un préjudice peut résulter de l'omission de porter la ceinture de sécurité, de la même façon qu'il peut être occasionné par la négligence au volant.

Je le répète, le conducteur d'une automobile est investie d'une autorité, qu'il conserve même en présence du père, ou de la mère d'un passager enfant. La responsabilité du conducteur de prendre des mesures raisonnables pour assurer la sécurité des passagers découle, en partie, de son autorité et elle comprend non seulement l'obligation de conduire prudemment mais aussi celle de voir à ce que les jeunes passagers, qui ne peuvent peut-être pas veiller à leur propre sécurité, portent la ceinture de sécurité.

À mon avis, le conducteur d'un véhicule automobile a l'obligation de s'assurer que la ceinture de sécurité des jeunes passagers est attachée. Cette obligation de diligence existe peu importe si un des parents de l'enfant se trouve dans l'automobile. La présence d'un des parents n'a pas d'autre effet que d'indiquer que l'obligation de diligence ou la responsabilité envers l'enfant peut être partagée par le parent et le conducteur.

Bien sûr, la conclusion à laquelle j'arrive est fondée sur l'ordre public et impose une obligation positive. Il n'y a là rien de nouveau. La nécessité d'imposer à une partie une obligation positive a été

by this Court in *Jordan House Ltd. v. Menow*, [1974] S.C.R. 239, and in *Crocker v. Sundance Northwest Resorts Ltd.*, [1988] 1 S.C.R. 1186. This decision is no more than an attempt to provide reasonable care for the safety of children.

There will undoubtedly be those who will decry the decision on the ground that it may lead to an increase in vehicle insurance premiums. The cold fiscal response to that criticism is to observe that this same decision will result in a far greater saving in health care premiums by reducing the cost of health care required for seriously injured children who are victims of injuries which result from the failure to wear a seat belt. Yet far more important than any financial benefits which may flow from the decision is the fostering of the safety of children. In this case, if seat belts had been worn, there can be no doubt that the appellant could have led a fulfilling and useful life. If the fixing of responsibility on a driver to ensure that young passengers wear seat belts saves one child from death or devastating injury then all society will have benefited.

The trial judge and the Court of Appeal were in error in failing to recognize that the duty of care owed by the driver of the motor vehicle to young passengers continued to exist despite the presence of a parent in the vehicle. That is an error of law that can and should be corrected by an appellate court.

Standard of Care or the Extent of the Duty Owed by the Driver

The definition of the standard of care is a mixed question of law and fact. It will usually be for the trial judge to determine, in light of the circumstances of the case, what would constitute reasonable conduct on the part of the legendary reasonable man placed in the same circumstances. In some situations a simple reminder may suffice while in others, for example when a very young child is the passenger, the driver may have to put the seat belt on the child himself. In this case, however, the

reconnue par notre Cour dans les arrêts *Jordan House Ltd. c. Menow*, [1974] R.C.S. 239, et *Crocker c. Sundance Northwest Resorts Ltd.*, [1988] 1 R.C.S. 1186. En l'espèce, nous ne visons rien d'autre que de faire en sorte que la sécurité des enfants soit raisonnablement assurée.

D'aucuns reprocheront sans doute à notre arrêt qu'il risque de faire monter les primes d'assurance-automobile. Ce à quoi nous répondons tout bonnement que cette augmentation sera grandement compensée par les économies réalisées sur les primes d'assurance-maladie en raison de la réduction du coût des soins médicaux prodigués aux enfants gravement blessés par suite de l'omission de porter la ceinture de sécurité. Bien plus important toutefois que l'avantage financier pouvant en découler, est le fait que notre arrêt favorise la sécurité des enfants. En l'espèce, il ne fait aucun doute que, s'il avait porté la ceinture de sécurité, l'appelant aurait pu s'épanouir et mener une vie utile. Si le fait d'imposer au conducteur la responsabilité de s'assurer que les jeunes passagers portent la ceinture de sécurité permet d'éviter à ne fût-ce qu'un seul enfant de subir la mort ou des blessures catastrophiques, alors la société en général en aura bénéficié.

C'est à tort que le juge de première instance et la Cour d'appel n'ont pas reconnu que l'obligation de diligence envers les jeunes passagers continue d'incomber au conducteur malgré la présence d'un des parents dans le véhicule. Il s'agit là d'une erreur de droit que peut, et doit, corriger un tribunal d'appel.

La norme de diligence ou l'étendue de l'obligation du conducteur

La définition de la norme de diligence est une question mixte de droit et de fait. Il incombera habituellement au juge du procès de déterminer, compte tenu des circonstances de l'espèce, ce qui constituerait une conduite raisonnable de la part de la personne raisonnable légendaire placée dans la même situation. Dans certains cas, un simple rappel suffira, tandis que dans d'autres, par exemple lorsqu'un très jeune enfant est passager, le conducteur peut avoir à attacher lui-même la ceinture de

driver took no steps whatsoever to ensure that the child passenger wore a seat belt. It follows that the trial judge's decision on the issue amounted to a finding that there was no duty at all resting upon the driver. This was an error of law.

The extent of the duty owed by the driver of a vehicle to a child passenger when a parent is present will undoubtedly vary with the circumstances. Although the duty will always exist, the extent of it will vary infinitely. For example, a 17 year old driving a car with an eight year old and his father, who is an old friend of the family, may well owe a much smaller duty of care to the child than the father. On the other hand, the driver of a motor vehicle who is driving home a mother who is an employee and her child may have a significantly higher degree of responsibility for the child. The difference in degree of responsibility will vary widely, depending on the circumstances of each case. That degree of responsibility will have to be determined in this case.

Disposition

In the result, the appeal is allowed. The question of the degree of contributing negligence of Stauffer should be remitted to the trial judge for determination at the same time as the determination is made as to whether there was any negligence on the part of the infant Karl Thomas Galaske or the late Peter Helmut Galaske or both. The appellant should have his costs in this Court and throughout.

The reasons of Sopinka and Major JJ. were delivered by

MAJOR J. (dissenting) — I have read the reasons of my colleague Justice Cory and respectfully disagree with his conclusion. I agree that a duty of care was owed by the respondent Erich Stauffer to the appellant Karl Galaske, but have concluded that the courts below found such a duty and determined as a finding of fact that the standard of care imposed by that duty had been met. In fact, the

sécurité de l'enfant. Cependant, en l'espèce, le conducteur n'a pris aucune mesure pour veiller à ce que l'enfant porte sa ceinture de sécurité. Il s'ensuit que la décision du juge du procès sur la question équivalait à une conclusion qu'aucune obligation n'incombait au conducteur, ce qui constituait une erreur de droit.

L'étendue de l'obligation du conducteur d'un véhicule envers un enfant passager lorsqu'un des parents est présent variera sans doute selon les circonstances. Même si l'obligation existera toujours, son étendue connaîtra d'innombrables variations. Par exemple, il se peut qu'une personne âgée de 17 ans qui conduit une automobile dans laquelle prennent place un enfant de huit ans et son père, ce dernier étant un ami de longue date de la famille, ait envers l'enfant une obligation de diligence beaucoup moins grande que celle incombant au père. Par ailleurs, la conductrice qui conduit chez eux une employée et l'enfant de celle-ci se verra peut-être imputer à l'égard de l'enfant une responsabilité sensiblement plus grande. Le degré de responsabilité variera énormément en fonction des circonstances de chaque affaire et c'est ce degré qui devra être déterminé en l'espèce.

Dispositif

En définitive, le pourvoi est accueilli. La question de la proportion de négligence contributive de Stauffer doit être soumise au juge de première instance pour qu'il la tranche en même temps que la question de savoir s'il y a eu négligence de la part du mineur Karl Thomas Galaske ou de feu Peter Helmut Galaske ou des deux. L'appelant a droit à ses dépens devant toutes les cours.

Version française des motifs des juges Sopinka et Major rendus par

LE JUGE MAJOR (dissident) — J'ai pris connaissance des motifs de mon collègue le juge Cory et, en toute déférence, je ne souscris pas à sa conclusion. Je conviens que l'intimé Erich Stauffer avait une obligation de diligence envers l'appelant Karl Galaske mais, selon moi, les juridictions inférieures ont conclu à l'existence d'une telle obligation et ont déterminé, comme conclusion de fait,

respondent Stauffer conceded that he owed a duty of care to the appellant Galaske, and, in my opinion, the trial judge and Court of Appeal reached the same conclusion.

The pivotal point to this appeal, then, is whether the trial judge properly identified the duty of care as a separate issue from the standard of care. Both the trial judge and Court of Appeal recognized the distinction between the duty of care as a question of law and the standard of care as a finding of fact.

The trial judge, following his finding of a duty of care, properly instructed himself on the standard of care and after reviewing the evidence, concluded, as a finding of fact, that the respondent's actions were not negligent. He stated:

The remaining question for determination is whether the [respondent] Stauffer is guilty of negligence which contributed to the cause of the damages suffered by the infant [appellant].

In my view, if there is liability on the part of the [respondent] Stauffer for the loss and damages suffered by the infant [appellant], such liability must be based upon his failure to ensure that the infant [appellant] was wearing the lap-type seatbelt with which the vehicle was provided before driving his vehicle and categorizing such failure as negligence contributing to the cause of such loss and damages.

and later:

In my view in the particular circumstances of this case, it was not unreasonable for the [respondent], Stauffer to expect that the infant [appellant's] father was the person to exercise control over the conduct of his son. I consider the obligations of the [respondent] Stauffer and the infant [appellant's] father on this occasion were accurately reflected by the words of the [respondent] Stauffer when he said he did not want to take the fatherhood away from Peter, referring to the [appellant's] father. On these facts, I find there was no duty of care owed by the [respondent] Stauffer to the infant [appellant] with respect to the use of the seatbelt and it cannot

que la norme de diligence imposée par cette obligation avait été respectée. De fait, l'intimé Stauffer a reconnu qu'il avait une obligation de diligence envers l'appellant Galaske et, à mon avis, le juge de première instance et la Cour d'appel sont arrivés à la même conclusion.

Dans le présent pourvoi, il s'agit donc essentiellement de savoir si le juge de première instance a bien fait la distinction entre l'obligation de diligence et la norme de diligence. Le juge de première instance et la Cour d'appel ont tous deux reconnu l'existence d'une distinction entre l'obligation de diligence en tant que question de droit et la norme de diligence en tant que conclusion de fait.

Après avoir conclu à l'existence d'une obligation de diligence, le juge de première instance a bien traité de la norme de diligence et, après examen de la preuve, il a conclu que, dans les faits, les actes accomplis par l'intimé ne constituaient pas de la négligence. Il a déclaré:

[TRADUCTION] Il reste à trancher la question de savoir si [l'intimé] Stauffer a commis une négligence qui a contribué au préjudice subi par [l'appellant] mineur.

À mon avis, s'il y a responsabilité de la part [de l'intimé] Stauffer en ce qui concerne la perte et le préjudice subis par [l'appellant] mineur, une telle responsabilité doit se fonder sur son omission de s'assurer, avant de démarrer, que [l'appellant] mineur portait la ceinture de sécurité à sangle abdominale dont était muni le véhicule, avant que l'on puisse qualifier cette omission de négligence ayant contribué à la perte et au préjudice.

et, plus loin:

[TRADUCTION] À mon avis, dans les circonstances particulières de la présente affaire, il n'était pas déraisonnable que [l'intimé] Stauffer s'attende à ce que ce soit le père [de l'appellant] mineur qui dicte la conduite de son fils. Je considère que les obligations [de l'intimé] Stauffer et du père [de l'appellant] mineur à cette occasion se reflétaient bien dans les paroles [de l'intimé] Stauffer lorsqu'il disait ne pas vouloir empiéter sur les responsabilités paternelles de Peter, à savoir le [père de l'appellant]. Compte tenu de ces faits, je conclus que [l'intimé] Stauffer n'avait aucune obligation de diligence envers [l'appellant] mineur en ce qui concerne le port de la

be said, therefore, that the [respondent] Stauffer was guilty of contributory negligence.

It is clear that the trial judge found that a duty of care existed and that it had been met for the reasons given by him. That he found a duty of care is obvious from the findings of fact that he relied on in concluding that the duty had been discharged.

I recognize that the trial judge in the concluding sentence of the last quoted paragraph stated: "On these facts, I find there was no duty of care owed by the [respondent] Stauffer to the infant [appellant]". While this would, at first blush, suggest that he had concluded there was no duty of care, it is apparent in the context of the whole of his oral reasons that this statement was intended to refer to the standard, and not to the duty, of care. To attach another meaning to it is inconsistent with the tenor of his reasons. It is an example of the ease by which one element of an action in negligence (duty) can without care be interchanged with language borrowed from another element (standard of care).

It was necessary for the trial judge to consider the issue of negligence only if he determined as he did that the respondent owed a duty of care. As Lord Esher M.R. stated in *Le Lievre v. Gould*, [1893] 1 Q.B. 491, at p. 497, "[a] man is entitled to be as negligent as he pleases towards the whole world if he owes no duty to them".

The Court of Appeal, in confirming the trial judge's decision, also referred to the duty of care while meaning the standard. I think the ambiguity in the meaning of that phrase is clarified by its content. There was too much time spent by both of the courts below on the standard of care to con-

ceinture de sécurité et qu'on ne peut donc pas dire que [l'intimé] Stauffer a commis une négligence contributive.

Il est clair que le juge de première instance a conclu, pour les raisons qu'il a données, qu'il existait une obligation de diligence et qu'elle avait été respectée. Qu'il ait conclu à l'existence d'une obligation de diligence ressort manifestement des conclusions de fait sur lesquelles il s'est appuyé pour arriver à la conclusion que l'obligation avait été remplie.

Je reconnais que, dans la phrase finale du dernier paragraphe cité, le juge de première instance a déclaré: [TRADUCTION] «Compte tenu de ces faits, je conclus que [l'intimé] Stauffer n'avait aucune obligation de diligence envers [l'appelant] mineur». Bien que, de prime abord, cela semble indiquer qu'il avait conclu qu'il n'existait aucune obligation de diligence, il est manifeste dans le contexte général des motifs exprimés à l'audience que le juge de première instance voulait parler de la norme, et non pas de l'obligation, de diligence. Y attribuer un autre sens viendrait en contradiction avec la teneur de ses motifs de jugement. Cela illustre bien combien il est facile de remplacer, sans y prendre garde, un élément d'une action fondée sur la négligence (l'obligation) par un mot emprunté à un autre élément (la norme de diligence).

Le juge du procès ne devait examiner la question de la négligence que s'il déterminait, comme il l'a fait, que l'intimé avait une obligation de diligence. Comme l'a dit le maître des rôles Lord Esher dans *Le Lievre c. Gould*, [1893] 1 Q.B. 491, à la p. 497, [TRADUCTION] «[u]n homme a le droit d'être aussi négligent qu'il lui plaît envers les autres s'il n'a aucune obligation à leur égard».

Lorsque la Cour d'appel a confirmé la décision du juge de première instance, elle a également fait allusion à l'obligation de diligence tout en voulant parler de la norme. Je pense que la teneur même de l'expression vient en clarifier le sens ambigu. Les deux juridictions inférieures ont consacré beaucoup trop de temps à la norme de diligence pour que l'on puisse en déduire qu'elles avaient omis de

clude they had neglected to find that a duty of care existed. It is at most loose terminology.

The standard of care involves questions of law and fact. Professor Fleming in *The Law of Torts* (8th ed. 1992), at p. 106 states:

It is for the court to determine the existence of a duty relationship and to lay down in general terms the standard of care by which to measure the defendant's conduct; it is for the jury to translate the general into a particular standard suitable for the case in hand and to decide whether that standard has been attained.

This Court has affirmed that division of labour: *Canadian National Railway Co. v. Vincent*, [1979] 1 S.C.R. 364.

The judge, as a matter of law, must determine, in general terms, the obligation imposed upon the defendant. The standard imposed by the common law is that of the reasonable person in like circumstances. Having established the standard of care in general terms, it is then a finding of fact to determine, in the context of a particular case, the obligation imposed on the defendant, and to determine whether or not that obligation was met. See *DesBrisay v. Canadian Government Merchant Marine Ltd.*, [1941] S.C.R. 230, at p. 236.

The formulation and application of the standard of care may be influenced by the presence of a statutory obligation as existed in this case. In *The Queen in right of Canada v. Saskatchewan Wheat Pool*, [1983] 1 S.C.R. 205, the relevance of a statutory duty to an action in negligence was considered. Dickson J. (as he then was) summarized the law (at pp. 227-28) as follows:

1. Civil consequences of breach of statute should be subsumed in the law of negligence.

2. The notion of a nominate tort of statutory breach giving a right to recovery merely on proof of breach and

conclure à l'existence d'une obligation de diligence. C'est tout au plus un manque de rigueur dans l'emploi des mots.

La norme de diligence met en jeu des questions de droit et de fait. Le professeur Fleming dit dans son ouvrage intitulé *The Law of Torts* (8^e éd. 1992), à la p. 106:

[TRADUCTION] Il appartient à la cour de décider de l'existence d'une obligation et de définir en termes généraux la norme de diligence qui servira à apprécier la conduite du défendeur; mais c'est au jury qu'il revient de traduire cette définition générale en une définition particulière applicable à l'espèce et de décider si le défendeur a satisfait à cette norme.

Notre Cour a confirmé ce partage des tâches dans *Compagnie des Chemins de fer nationaux du Canada c. Vincent*, [1979] 1 R.C.S. 364.

Sur le plan du droit, le juge doit définir, en termes généraux, l'obligation qui incombait au défendeur. La norme qu'impose la common law est celle de la personne raisonnable agissant en pareilles circonstances. Une fois la norme de diligence établie en termes généraux, c'est alors une question de fait que de déterminer, dans le contexte d'une affaire particulière, l'obligation qui incombait au défendeur et si cette obligation a été respectée. Voir *DesBrisay c. Canadian Government Merchant Marine Ltd.*, [1941] R.C.S. 230, à la p. 236.

L'existence d'une obligation formulée dans un texte de loi comme en l'espèce peut influencer sur l'énoncé et l'application de la norme de diligence. Dans *La Reine du chef du Canada c. Saskatchewan Wheat Pool*, [1983] 1 R.C.S. 205, notre Cour a examiné la pertinence d'une obligation formulée dans un texte de loi dans une action fondée sur la négligence. Le juge Dickson (plus tard Juge en chef) a résumé ainsi l'état du droit (aux pp. 227 et 228):

1. Les conséquences civiles de la violation d'une loi doivent être subsumées sous le droit de la responsabilité pour négligence.

2. La notion d'un délit civil spécial de violation d'une obligation légale qui donnerait droit à des dommages-

damages should be rejected, as should the view that unexcused breach constitutes negligence *per se* giving rise to absolute liability.

3. Proof of statutory breach, causative of damages, may be evidence of negligence.

4. The statutory formulation of the duty may afford a specific, and useful, standard of reasonable conduct.

It has long been accepted that appellate courts must not interfere with findings of fact, whether by judge or jury, if there was evidence capable of supporting the decision (*Canadian National Railway Co. v. Vincent, supra*), or unless there has been a palpable and overriding error. See, e.g., *Stein v. The Ship "Kathy K"*, [1976] 2 S.C.R. 802, at pp. 806-8; *Geffen v. Goodman Estate*, [1991] 2 S.C.R. 353, at pp. 388-89.

The question arises whether appellate courts should exhibit the same degree of deference to findings of fact by a judge alone as they would to findings by a jury. In England, Australia and New Zealand, an appellate court, while accepting a trial judge's general findings of fact, may nevertheless decide for itself whether or not the defendant was negligent. See *Fleming, supra*, at p. 310. See also *Benmax v. Austin Motor Co.*, [1955] A.C. 370 (H.L.); *Warren v. Coombes* (1979), 142 C.L.R. 531 (H.C.), and S. Todd, ed., *The Law of Torts in New Zealand* (1991), at p. 280.

This Court has been more protective of the role of the trial judge. In *Lewis v. Todd*, [1980] 2 S.C.R. 694, at p. 701, Dickson J. held that the decision of a trial judge should not be disturbed if he did not wrongly apply the standard of care, misapprehend the evidence, or commit a palpable and overriding error.

As already mentioned, the trial judge found that the respondent Erich Stauffer owed a duty of care to the appellant Karl Galaske but the trial judge

intérêts sur simple preuve d'une violation et d'un préjudice, doit être rejetée, comme doit l'être également le point de vue selon lequel une violation sans excuse valable constitue de la négligence en soi et emporte responsabilité absolue.

3. La preuve de la violation d'une loi, qui cause un préjudice, peut être une preuve de négligence.

4. L'obligation formulée dans un texte de loi peut constituer une norme, à la fois précise et utile, de conduite raisonnable.

Il est admis depuis longtemps que les cours d'appel ne doivent pas modifier les conclusions de fait d'un juge ou d'un jury s'il y avait des éléments de preuve pouvant étayer la décision (*Compagnie des Chemins de fer nationaux du Canada c. Vincent, précité*), ou à moins qu'il y ait eu une erreur manifeste et dominante. Voir, par exemple, *Stein c. Le navire «Kathy K»*, [1976] 2 R.C.S. 802, aux pp. 806 à 808; *Geffen c. Succession Goodman*, [1991] 2 R.C.S. 353, aux pp. 388 et 389.

Il s'agit de savoir si les cours d'appel doivent montrer le même degré de retenue à l'égard des conclusions de fait d'un juge seul que de celles d'un jury. En Angleterre, en Australie et en Nouvelle-Zélande, une cour d'appel peut, tout en acceptant les conclusions générales de fait d'un juge de première instance, décider par elle-même si le défendeur a été négligent. Voir *Fleming, op. cit.*, à la p. 310. Voir également *Benmax c. Austin Motor Co.*, [1955] A.C. 370 (H.L.); *Warren c. Coombes* (1979), 142 C.L.R. 531 (H.C.), et S. Todd, dir., *The Law of Torts in New Zealand* (1991), à la p. 280.

Notre Cour a protégé davantage le rôle du juge de première instance. Dans l'arrêt *Lewis c. Todd*, [1980] 2 R.C.S. 694, à la p. 701, le juge Dickson a affirmé qu'il n'y a pas lieu de modifier la décision d'un juge de première instance si celui-ci ne s'est pas trompé dans l'application de la norme de diligence, n'a pas mal interprété la preuve ou n'a pas commis d'erreur manifeste et dominante.

Comme je l'ai mentionné, le juge de première instance a conclu que l'intimé Erich Stauffer avait une obligation de diligence envers l'appelant Karl

also found that the respondent was not in breach of the standard of care, and therefore not negligent.

The trial judge thoroughly reviewed the evidence. He noted that the accident occurred in 1985, when s. 217(6) of the British Columbia *Motor Vehicle Act*, R.S.B.C. 1979, c. 288, prohibited a person from driving a motor vehicle unless child passengers wore seat belts. He also observed that the appellant's father, Peter Galaske, was seated next to his son in the cab of the respondent's truck, and he accepted the respondent's explanation as to why he refrained from instructing the appellant to wear his seat belt.

The trial judge considered the decision in *Migliore v. Gerard* (1987), 42 D.L.R. (4th) 619 (H.C.), in which O'Brien J. found that a father, who had violated a statutory requirement to ensure that his children wore seat belts, was not negligently responsible for injuries sustained by his children during an accident. In that case the decision was based in part on the fact that the use of seat belts was less prevalent at the time of the accident in 1981 than at the time of trial in 1987. In affirming the decision of the trial judge in the present case, Locke J.A., of the British Columbia Court of Appeal, expressed a similar view ((1992), 67 B.C.L.R. (2d) 190, at p. 196):

All allegations of negligence must be evaluated in their factual matrix. This accident occurred in 1985. In the context of that time, when seat belt legislation was not so much to the fore as today [in 1992], I cannot bring myself to differ from the trial judge. But if the accident had happened today, my answer would have been different.

The trial judge reviewed the decision of this Court in *Saskatchewan Wheat Pool*, *supra*, and concluded that:

Galaske, mais il a également conclu que l'intimé n'avait pas violé la norme de diligence et n'avait donc pas commis de négligence.

^a Le juge de première instance a examiné la preuve en profondeur. Il a noté que l'accident est survenu en 1985, au moment où le par. 217(6) de la *Motor Vehicle Act*, R.S.B.C. 1979, ch. 288, de la Colombie-Britannique interdisait à quiconque de conduire un véhicule automobile si les passagers mineurs ne portaient pas de ceinture de sécurité. Il a également fait observer que le père de l'appelant, Peter Galaske, était assis à côté de son fils dans la cabine du camion de l'intimé et il a accepté l'explication de ce dernier quant à la raison pour laquelle il s'est abstenu de dire à l'appelant de boucler sa ceinture de sécurité.

^d Le juge de première instance a examiné la décision rendue dans *Migliore c. Gerard* (1987), 42 D.L.R. (4th) 619 (H.C.), où le juge O'Brien a statué qu'un père, qui avait contrevenu à l'obligation imposée par la loi de veiller à ce que ses enfants portent leur ceinture de sécurité, n'était pas responsable par négligence des blessures subies par ses enfants dans un accident. Dans cette affaire, la décision se fondait en partie sur le fait que le port de la ceinture de sécurité était moins répandu à l'époque de l'accident en 1981 qu'à celle du procès en 1987. Pour confirmer la décision du juge de première instance en l'espèce, le juge Locke, de la Cour d'appel de la Colombie-Britannique, a exprimé une opinion analogue ((1992), 67 B.C.L.R. (2d) 190, à la p. 196):

^h [TRADUCTION] Toutes les allégations de négligence doivent être évaluées en fonction du contexte factuel. L'accident est survenu en 1985. Dans le contexte de cette époque, alors que la loi sur le port de la ceinture de sécurité n'était pas aussi notoire qu'aujourd'hui [en 1992], je ne puis qu'être d'accord avec le juge de première instance. Mais, si l'accident était survenu de nos jours, ma réponse aurait été différente.

^j Le juge de première instance a examiné l'arrêt de notre Cour *Saskatchewan Wheat Pool*, précité, et a conclu que:

1. A breach of the provisions of s. 217(6) does not, in itself, give a right of recovery merely on proof of breach.
2. The statutory formulation of the duty does not, in the circumstances of this matter, afford a specific standard of reasonable conduct.
3. Liability of the defendant driver should be determined by consideration of the particular circumstances — “the factors” — and the standard of care expected of the driver in such circumstances.

An appellate court need not agree or disagree with the conclusion reached by the trial judge on the question of whether or not the respondent was negligently responsible for the injuries suffered by the appellant. The trial judge reached his conclusion after a careful review of the law and evidence. As there is nothing in the record to suggest that he committed a palpable and overriding error, his decision is not subject to reversal on appeal.

Accordingly, I would dismiss the appeal with costs.

The following are the reasons delivered by

MCLACHLIN J. — Two different interpretations of the trial judge’s reasons are urged upon us. The first holds that the trial judge found no duty relationship between the defendant driver and the child passenger. The second holds that the trial judge found a duty relationship, but found that the standard of care imposed by the reasonable person test was met on the facts.

The results vary, depending on which of these two versions one accepts. If the reasons are read as holding that there was no duty relationship, I would find them to be in error. It seems to me that the driver of a vehicle is almost always in a relationship of duty toward passengers. That relationship is not altered by the fact that another person — in this case a parent — may also be responsible for a passenger. On the other hand, if the reasons

[TRADUCTION]

1. La violation des dispositions du par. 217(6) ne donne pas droit en soi à des dommages-intérêts sur simple preuve d’une violation.
2. L’obligation formulée dans un texte de loi ne constitue pas, dans les circonstances de l’espèce, une norme spécifique de conduite raisonnable.
3. La responsabilité du conducteur défendeur devrait être déterminée en fonction des circonstances particulières — «les facteurs» — et de la norme de diligence à laquelle on s’attendrait de la part du conducteur dans de telles circonstances.

Une cour d’appel n’a pas à être d’accord ou en désaccord avec la conclusion du juge de première instance sur la question de savoir si l’intimé était responsable ou non par négligence des blessures subies par l’appellant. Le juge de première instance est arrivé à sa conclusion après un examen approfondi du droit et de la preuve. Comme rien dans le dossier ne laisse supposer qu’il ait commis une erreur manifeste et dominante, sa décision n’est pas susceptible d’être infirmée en appel.

Je suis donc d’avis de rejeter le pourvoi avec dépens.

Version française des motifs rendus par

LE JUGE MCLACHLIN — Nous nous trouvons en présence de deux interprétations différentes des motifs du juge de première instance. Selon la première, le juge de première instance a conclu que le conducteur intimé n’avait pas d’obligation envers le passager mineur. Selon la seconde, il a conclu à l’existence d’une obligation, mais il a statué que, d’après les faits, la norme de diligence imposée par le critère de la personne raisonnable a été respectée.

L’issue diffère selon la version retenue. Si l’on considère que les motifs concluent à l’absence d’obligation, j’estimerais qu’ils sont erronés. Il me semble que le conducteur d’un véhicule a presque toujours une obligation envers ses passagers. Ce lien de droit n’est pas modifié du fait qu’une autre personne — en l’espèce l’un des parents — peut également être responsable d’un passager. Par ailleurs, si l’on considère que les motifs concluent à

are read as holding that a duty existed, but that the requisite standard of care was satisfied, I would not interfere. As Justice Major states, the question of the appropriate standard of care is fact-driven, and appellate courts generally will not interfere with the trial judge's conclusion unless the record does not support it.

I agree with Major J.'s statement of legal principle. Were I able to conclude with him that the trial judge found a duty of care and went on to find that the appropriate standard was met, I would dismiss the appeal. However, I cannot. It seems to me that the trial judge's express words — "I find there was no duty of care" — dispose of the matter. This is confirmed to my mind by the absence following the finding of no duty of the sort of analysis of all the facts and circumstances which is typical of determination of the standard of care. Having determined the case on the basis of the absence of a duty relationship, the trial judge did not find it necessary to go on to analyze whether the defendant adhered to the standard of the reasonable person in all the circumstances, nor consider the question of contributory negligence. Whatever the trial judge may have said about standard of care earlier in his reasons, the case seems to have been decided on the basis of the absence of a duty of care. On the view I take of the case, the matter must be remitted to the trial court for consideration of these issues.

I add this. The standard of care is for the trial judge to determine on the evidence. It may vary from case to case. It follows that it would be wrong to state as a categorical proposition that a driver's failure to require a child to wear a seat belt must always violate the standard required by the community, with the result that such a driver would always be negligent. While, in general, insistence that passengers wear seat belts is a reasonable measure, circumstances may arise where a trial judge might conclude otherwise. The availability of seat belts and the age of the child are fac-

l'existence d'une obligation, mais que la norme de diligence requise a été respectée, je n'interviendrais pas. Comme le dit le juge Major, la question de la norme de diligence appropriée est fonction des faits et, en général, les cours d'appel ne modifieront pas la conclusion du juge de première instance, sauf si le dossier ne vient pas l'étayer.

Je suis d'accord avec le juge Major quant au principe juridique qu'il énonce. Si je pouvais convenir avec lui que le juge de première instance a constaté l'existence d'une obligation de diligence et a ensuite conclu que la norme appropriée a été respectée, je rejetterais le pourvoi. Toutefois, je ne le puis. Il me semble que les termes exprès employés par le juge de première instance, [TRADUCTION] «je conclus que [. . .] n'avait aucune obligation de diligence», tranchent la question. Cela se trouve confirmé dans mon esprit par l'absence, à la suite de la conclusion qu'il n'y avait aucune obligation, du genre d'analyse des faits et circonstances qui est typique de l'examen de la norme de diligence. Après avoir tranché l'affaire en se fondant sur l'absence d'obligation, le juge de première instance n'a pas estimé nécessaire d'analyser ensuite si le défendeur s'est conformé à la norme de la personne raisonnable dans toutes les circonstances ni d'examiner la question de la négligence contributive. Quoi que puisse avoir dit le juge du procès au sujet de la norme de diligence plus tôt dans ses motifs, l'affaire semble avoir été tranchée sur le fondement de l'absence d'obligation de diligence. Suivant l'opinion que je me fais de l'affaire, il faut renvoyer le tout en première instance pour examen de ces questions.

J'ajouterai ce qui suit. C'est au juge de première instance qu'il incombe de se prononcer sur la norme de diligence compte tenu de la preuve. Cela peut varier selon les cas. Il s'ensuit qu'il serait faux de déclarer catégoriquement que l'omission par le conducteur d'exiger qu'un enfant porte la ceinture de sécurité violera toujours la norme requise par la société, de sorte qu'un tel conducteur serait toujours négligent. Bien qu'en général il soit raisonnable d'insister pour que les passagers portent la ceinture de sécurité, il peut se présenter des cas où le juge de première instance pourrait

tors which judges in other cases have considered, to name only two. Similarly the presence of a parent who has care and control of the child may figure in the determination of what was reasonable in all the circumstances of the case.

I would allow the appeal and remit the matter to the trial court for determination of whether the defendant's conduct fell below that required of a reasonable person in all the circumstances of the case, as well as the issue of contributory negligence.

Appeal allowed with costs, SOPINKA and MAJOR JJ. dissenting.

Solicitors for the appellant: Giusti, Barrett & Ellan, Vancouver.

Solicitors for the respondents Erich Stauffer and Florence Horvath: Russell & DuMoulin, Vancouver.

Solicitors for the respondents Columcille O'Donnell and Bourgoin Contracting Ltd.: Heather Sadler Jenkins, Prince George, B.C.

Solicitors for the respondent Mala Galaske: Messner & Foster, 100 Mile House, B.C.

arriver à une autre conclusion. La présence de ceintures de sécurité et l'âge de l'enfant sont des facteurs, pour n'en nommer que deux, que les juges ont pris en considération dans d'autres cas.
^a De la même façon, la présence de l'un des parents qui a la garde de l'enfant peut influencer sur la détermination de ce qui était raisonnable dans toutes les circonstances de l'affaire.

^b Je suis d'avis d'accueillir le pourvoi et de renvoyer l'affaire au tribunal de première instance pour qu'il détermine si le comportement du défendeur a été en deçà de ce qui est exigé d'une personne raisonnable dans toutes les circonstances de l'affaire et qu'il se prononce sur la question de la négligence contributive.

^d *Pourvoi accueilli avec dépens, les juges SOPINKA et MAJOR sont dissidents.*

Procureurs de l'appelant: Giusti, Barrett & Ellan, Vancouver.

Procureurs des intimés Erich Stauffer et Florence Horvath: Russell & DuMoulin, Vancouver.

Procureurs des intimées Columcille O'Donnell et Bourgoin Contracting Ltd.: Heather Sadler Jenkins, Prince George (C.-B.).

Procureurs de l'intimée Mala Galaske: Messner & Foster, 100 Mile House (C.-B.).