

The Deutsch Company Appellant

and

McDonnell Douglas Corporation Appellant

v.

Air Canada et al. Respondents

INDEXED AS: AIR CANADA v. MCDONNELL DOUGLAS CORP.

File Nos.: 20596, 20602.

1989: March 17; 1989: June 8.

Present: Lamer, La Forest, L'Heureux-Dubé, Gonthier and Cory JJ.

ON APPEAL FROM THE COURT OF APPEAL FOR QUEBEC

Civil procedure — Declinatory exception — Territorial jurisdiction — Air Canada's aircraft destroyed by fire following explosion in fuel pump — Damages occurring at Air Canada's maintenance base in Dorval — Vendor of the aircraft and manufacturer of the pump failing to warn Air Canada of the defects of the pump — Action for damages brought in Quebec against vendor and manufacturer who have no domicile or property in the province — Purchase contract of aircraft concluded in the United States where vendor and manufacturer have their places of business — Whether Superior Court has jurisdiction under art. 68(2) C.C.P. — Nature of cause of action: contractual or quasi-delictual — Code of Civil Procedure, R.S.Q., c. C-25, arts. 68(2), 163 — Civil Code of Lower Canada, art. 1053.

Civil procedure — Place of instituting actions — Place where the whole cause of action arose — Air Canada's aircraft destroyed by fire following explosion in fuel pump — Damages occurring at Air Canada's maintenance base in Dorval — Vendor of the aircraft and manufacturer of the pump failing to warn Air Canada of the defects of the pump — Action for damages brought in Quebec against vendor and manufacturer who have their places of business in the United States — Whether the "whole cause of action" arose in Quebec — Locus of a failure to warn — Code of Civil Procedure, R.S.Q., c. C-25, art. 68(2).

An explosion occurred in the auxiliary fuel tank of one of Air Canada's aircraft at Air Canada's maintenance base in Dorval. A fire followed the explosion and

The Deutsch Company Appelante

et

McDonnell Douglas Corporation Appelante

c.

Air Canada et autres Intimées

RÉPERTORIÉ: AIR CANADA c. MCDONNELL DOUGLAS CORP.

N^{os} du greffe: 20596, 20602.

1989: 17 mars; 1989: 8 juin.

Présents: Les juges Lamer, La Forest, L'Heureux-Dubé, Gonthier et Cory.

EN APPEL DE LA COUR D'APPEL DU QUÉBEC

Procédure civile — Exception déclinatoire — Compétence territoriale — Destruction d'un avion d'Air Canada par incendie résultant d'une explosion survenue dans une pompe à carburant — Dommages survenus au centre d'entretien d'Air Canada à Dorval — Omission du vendeur de l'avion et du fabricant de la pompe d'avertir Air Canada des défauts de la pompe — Action en dommages-intérêts intentée au Québec contre le vendeur et le fabricant qui n'ont ni domicile ni biens dans la province — Contrat d'achat de l'avion conclu aux États-Unis où le vendeur et le fabricant ont leurs établissements — La Cour supérieure a-t-elle compétence en vertu de l'art. 68(2) C.p.c.? — Nature de la cause d'action: contractuelle ou quasi délictuelle — Code de procédure civile, L.R.Q., chap. C-25, art. 68(2), 163 — Code civil du Bas-Canada, art. 1053.

Procédure civile — Lieu d'introduction d'actions — Lieu où toute la cause d'action a pris naissance — Destruction d'un avion d'Air Canada par incendie résultant d'une explosion survenue dans une pompe à carburant — Dommages survenus au centre d'entretien d'Air Canada à Dorval — Omission du vendeur de l'avion et du fabricant de la pompe d'avertir Air Canada des défauts de la pompe — Action en dommages-intérêts intentée au Québec contre le vendeur et le fabricant qui ont leurs établissements aux États-Unis — Est-ce que «toute la cause d'action» a pris naissance au Québec? — Lieu de l'omission d'avertir — Code de procédure civile, L.R.Q., chap. C-25, art. 68(2).

Une explosion est survenue dans le réservoir de carburant auxiliaire d'un des avions d'Air Canada à son centre d'entretien de Dorval. L'incendie qui a suivi a

destroyed the aircraft. The hangar was also damaged. Air Canada had acquired the aircraft from McDonnell Douglas pursuant to a contract concluded in California. The auxiliary fuel tank, the fuel pump and associated wiring were designed, built and installed in the aircraft by Deutsch. McDonnell Douglas and Deutsch have their places of business in the United States and have no domicile or property in the province.

To recover the loss, Air Canada and the insurers subrogated in Air Canada's rights instituted an action before the Superior Court in the district of Montréal. Under art. 68(2) *C.C.P.*, an action may be instituted "before the court of the place where the whole cause of action has arisen". In their action, respondents alleged that the explosion and fire were attributable to the fault of the appellants in that they failed to warn Air Canada of the defects affecting the auxiliary fuel tank, the fuel pump and its related wiring. As a result, Air Canada incurred a loss of \$7,786,852. The appellants contested the action by way of motions for declinatory exception arguing that the whole of the respondents' cause of action did not arise in Quebec and that consequently the Superior Court lacked jurisdiction to hear and decide the case. The trial judge allowed the motions but the judgment was set aside by the Court of Appeal. To determine whether the Superior Court has jurisdiction under art. 68(2) *C.C.P.*, this Court must answer the following two questions: (1) what is the cause of action? and (2) did the whole of that cause of action arise in the district of Montréal?

Held: The appeal should be dismissed.

Respondents' cause of action is quasi-delictual. The three elements necessary for an action based on art. 1053 *C.C.L.C.* are present in this case. There is a fault: a failure to warn Air Canada of the defects and hazards known to the appellants. There is damage: the loss of the aircraft and the damage to the hangar. There is a causal connection between the first two elements: the damage was caused by the failure to warn. The respondents' cause of action is also identical to the cause of action in *Wabasso* where this Court held that the failure of a manufacturer and vendor of goods to warn the user of a hidden danger of which the manufacturer or vendor is aware is an omission which grounds an action in quasi-delict.

The obligation to warn arises out of the manufacturer's or vendor's knowledge of a hidden danger in the goods manufactured or sold by him. The manner in which that danger came to exist does not affect the obligation to warn. The dangerous condition of the

détruit l'avion. Le hangar a également été endommagé. Air Canada avait acheté l'avion à McDonnell Douglas conformément à un contrat conclu en Californie. Le réservoir de carburant auxiliaire, la pompe et les conducteurs électriques y associés ont été conçus, fabriqués et installés dans l'avion par Deutsch. McDonnell Douglas et Deutsch ont leurs établissements aux États-Unis et n'ont ni domicile ni biens dans la province.

Pour se faire indemniser de leur perte, Air Canada et les assureurs subrogés dans les droits d'Air Canada ont intenté une action devant la Cour supérieure, dans le district de Montréal. En vertu de l'al. 68(2) *C.p.c.*, une action peut être portée «devant le tribunal du lieu où toute la cause d'action a pris naissance». Dans leur action, les intimés allèguent que l'explosion et l'incendie sont imputables à la faute dont ont fait preuve les appelantes en négligeant d'avertir Air Canada des défauts du réservoir de carburant auxiliaire, de la pompe et des conducteurs électriques y associés. Comme conséquence, Air Canada a subi une perte de 7 786 852 \$. Les appelantes ont présenté des requêtes pour exception déclinatoire en alléguant que toute la cause d'action des intimés n'a pas pris naissance au Québec et que, par conséquent, la Cour supérieure du Québec n'a pas compétence pour instruire l'action. Le juge du procès a fait droit aux requêtes, mais la Cour d'appel a infirmé sa décision. Pour déterminer si la Cour supérieure a compétence en vertu de l'al. 68(2) *C.p.c.*, cette Cour doit répondre à deux questions: (1) quelle est la cause d'action? et (2) toute la cause d'action a-t-elle pris naissance dans le district de Montréal?

Arrêt: Le pourvoi est rejeté.

La cause d'action des intimées est quasi délictuelle. Les trois éléments nécessaires pour une action fondée sur l'art. 1053 *C.c.B.-C.* sont présents en l'espèce. Il y a une faute: l'omission d'avertir Air Canada des défauts et dangers que les appelantes connaissaient. Il y a un dommage: la perte de l'avion et les dommages causés au hangar. Il y a un lien de causalité entre les deux premiers éléments: les dommages sont imputables à l'omission de donner un avertissement. La cause d'action des intimées est également identique à la cause d'action relevée dans l'arrêt *Wabasso* où cette Cour a conclu que le fait pour un fabricant et vendeur de marchandises de ne pas avertir l'utilisateur de l'existence d'un danger caché dont il a connaissance constitue une omission qui justifie une action quasi délictuelle.

L'obligation d'avertir résulte de la connaissance, par le fabricant ou le vendeur, d'un danger caché des marchandises qu'il fabrique ou vend. La façon dont ce danger est apparu n'a aucune incidence sur l'obligation d'avertir. La condition dangereuse des marchandises fait

goods is simply part of the underlying factual situation, and does not constitute a part of the fault upon which the cause of action is based. The facts that McDonnell Douglas was party to a contract with Air Canada and that McDonnell Douglas and Deutsch are allegedly responsible for the existence of the danger in the auxiliary fuel tank does not make their failure to warn Air Canada of that danger any less a fault which, independent of the genesis of the danger, grounds an action in quasi-delict.

Where a hidden defect or danger in a thing sold is alleged, the action is not necessarily based on the warranty against latent defects enunciated in arts. 1522 *et seq.* C.C.L.C. and therefore contractual. A plaintiff who is party to a contract may choose to pursue the defendant either on the basis of the contract or on the basis of a quasi-delict, provided of course that the facts constitute delictual as well as contractual fault. Although the facts alleged by the respondents in this case may ground several causes of action, their declaration clearly indicates that they have opted to base their action on art. 1053 C.C.L.C. The fact that the respondents make no mention in their declaration of the contract of sale between Air Canada and McDonnell Douglas can only support the conclusion that the respondents' action is not contractual in nature.

The Superior Court, district of Montréal, has jurisdiction under art. 68(2) C.C.P. to hear and decide the respondents' action. For the purposes of establishing jurisdiction pursuant to art. 68(2) C.C.P., the *locus* of an omission to warn must be determined by reference to the place where the pre-existing obligation or duty ought to have been performed, either where the user is located or where the goods are used, and here, at Air Canada's maintenance base in Dorval. Since the damage also occurred in Dorval, it follows that the "whole cause of action" arose within the district of Montréal as the three elements of the action based on art. 1053 C.C.L.C. (fault, damage and causation) occurred within that district.

tout simplement partie d'une situation de fait sous-jacente et ne constitue pas un élément de la faute sur laquelle la cause d'action est fondée. Le fait que McDonnell Douglas soit partie à un contrat avec Air Canada et que McDonnell Douglas et Deutsch soient *a* présumément responsables de l'existence du danger que présente le réservoir de carburant auxiliaire ne signifie pas pour autant que leur omission d'avertir Air Canada de ce danger ne constitue pas une faute qui, indépendamment de l'origine du danger, donne ouverture à une *b* action quasi délictuelle.

Lorsqu'on allègue l'existence d'un défaut ou d'un danger caché dans la chose vendue, l'action n'est pas nécessairement fondée sur la garantie contre les défauts cachés prévue aux art. 1522 et suiv. C.c.B.-C. et par conséquent contractuelle. Le demandeur qui est partie à un contrat peut choisir de poursuivre le défendeur sur la base du contrat ou d'un quasi-délit, pourvu, bien entendu, que les faits constituent une faute délictuelle *d* autant que contractuelle. Bien que les faits allégués par les intimées en l'espèce puissent donner lieu à plusieurs causes d'action, leur déclaration indique clairement qu'elles ont choisi de fonder leur action sur l'art. 1053 C.c.B.-C. Le fait que les intimées ne mentionnent aucunement dans leur déclaration le contrat de vente conclu *e* entre Air Canada et McDonnell Douglas, ne peut qu'indiquer que leur action n'est pas de nature contractuelle.

La Cour supérieure, district de Montréal, a compétence en vertu de l'al. 68(2) C.p.c. pour instruire l'action des intimées. Aux fins d'établir la compétence conformément à l'al. 68(2) C.p.c., le lieu de l'omission d'avertir doit être déterminé en fonction de l'endroit où l'obligation préexistante aurait dû être remplie, c'est-à-dire là où se trouve l'utilisateur, ou encore là où les biens sont utilisés, savoir en l'espèce, au centre d'entretien d'Air Canada à Dorval. Puisque les dommages se sont également produits à Dorval, il s'ensuit que «toute la cause d'action» a pris naissance dans le district de Montréal *h* car les trois éléments de l'action fondée sur l'art. 1053 C.c.B.-C. (la faute, le dommage et le lien de causalité) se sont produits dans ce district.

Cases Cited

Applied: *Wabasso Ltd. v. National Drying Machinery Co.*, [1981] 1 S.C.R. 578; **explained:** *Trower and Sons, Ltd. v. Ripstein*, [1944] A.C. 254; **distinguished:** *Canadian Motor Sales Corp. v. Lemay*, [1979] C.A. 295; **referred to:** *Ross v. Dunstall* (1921), 62 S.C.R. 393.

Jurisprudence

Arrêt appliqué: *Wabasso Ltd. c. National Drying Machinery Co.*, [1981] 1 R.C.S. 578; **arrêt interprété:** *Trower and Sons, Ltd. v. Ripstein*, [1944] A.C. 254; **distinction d'avec l'arrêt:** *Canadian Motor Sales Corp. c. Lemay*, [1979] C.A. 295; **arrêt mentionné:** *Ross v. Dunstall* (1921), 62 R.C.S. 393.

Statutes and Regulations Cited

Civil Code of Lower Canada, arts. 1053, 1522 et seq.
Code of Civil Procedure, R.S.Q., c. C-25, arts. 68, 163.

APPEAL from a judgment of the Quebec Court of Appeal, [1987] R.D.J. 232, 12 Q.A.C. 121, setting aside a judgment of the Superior Court, J.E. 85-280. Appeal dismissed.

Guy Gilbert, Q.C., for the appellant The Deutsch Co.

François Rolland and Stephen Hamilton, for the appellant McDonnell Douglas Corp.

Edouard Baudry and Odette Jobin-Laberge, for the respondents.

The judgment of the Court was delivered by

GONTHIER J.—

Introduction

The territorial jurisdiction of Quebec courts is primarily defined by art. 68 of the *Code of Civil Procedure*, R.S.Q., c. C-25 (“C.C.P.”) That article contemplates that as a general rule, actions should be instituted before the court of the defendant’s domicile. However, the second paragraph of art. 68 C.C.P. provides that a plaintiff may institute action “[b]efore the court of the place where the whole cause of action has arisen”.

One of Air Canada’s aircraft was destroyed by fire. To recover its loss, Air Canada and the insurers subrogated in Air Canada’s rights instituted action before the Superior Court in the district of Montréal. All of the defendants named by the respondents are foreign, and have no domicile in Quebec. Two of the defendants, the present appellants, contest the action by way of motions for declinatory exception: they argue that the whole of the respondents’ cause of action did not arise in Quebec and that consequently the Superior Court lacks jurisdiction to hear and decide the case. The resolution of this appeal, therefore, turns on the nature of the respondents’ cause of action and the meaning of the term “the whole cause of action” in art. 68(2) C.C.P.

Lois et règlements cités

Code civil du Bas-Canada, art. 1053, 1522 et suiv.
Code de procédure civile, L.R.Q., chap. C-25, art. 68, 163.

^a POURVOI contre un arrêt de la Cour d’appel du Québec, [1987] R.D.J. 232, 12 Q.A.C. 121, qui a infirmé un jugement de la Cour supérieure, J.E. 85-280. Pourvoi rejeté.

^b *Guy Gilbert, c.r.*, pour l’appelante The Deutsch Co.

François Rolland et Stephen Hamilton, pour l’appelante McDonnell Douglas Corp.

^c *Edouard Baudry et Odette Jobin-Laberge*, pour les intimées.

^d Version française du jugement de la Cour rendu par

LE JUGE GONTHIER—

Introduction

^e La compétence territoriale des tribunaux du Québec est définie principalement à l’art. 68 du *Code de procédure civile*, L.R.Q., chap. C-25 («C.p.c.») Cet article prévoit que, règle générale, les actions doivent être portées devant le tribunal du domicile du défendeur. Cependant, le deuxième alinéa de l’art. 68 C.p.c. porte qu’un demandeur peut intenter une action «[d]evant le tribunal du lieu où toute la cause d’action a pris naissance».

^g Un avion d’Air Canada a été détruit par un incendie. Afin de se faire indemniser de leur perte, Air Canada et les assureurs subrogés dans les droits d’Air Canada ont intenté une action devant la Cour supérieure, dans le district de Montréal.
^h Toutes les défenderesses désignées par les intimées sont étrangères et ne sont pas domiciliées au Québec. Deux des défenderesses, les appelantes en l’espèce, ont présenté une requête pour exception déclinatoire: elles prétendent que toute la cause d’action des intimées n’a pas pris naissance au Québec et que, par conséquent, la Cour supérieure du Québec n’a pas compétence pour instruire l’action. L’issue du présent pourvoi dépend donc de la nature de la cause d’action des intimées et du sens de l’expression «toute la cause d’action» contenue à l’al. 68(2) C.p.c.

Facts and Proceedings

For the purposes of determining the Superior Court's jurisdiction, one is required to accept as true the allegations of fact set out in the respondents' declaration.

The respondents allege that on June 2, 1982, an explosion occurred in the auxiliary fuel tank of one of Air Canada's DC-9 aircraft, while it was being readied for the installation of a new interior at Air Canada's maintenance base in Dorval. A fire followed the explosion and extensively damaged the aircraft, resulting in its total loss. The hangar was also damaged.

The aircraft had been designed and built by the appellant McDonnell Douglas Corporation ("McDonnell Douglas"), known at the time as Douglas Aircraft Company, Inc. Air Canada acquired the aircraft from Douglas Aircraft Company, Inc. in July 1968 pursuant to a Purchase Agreement for a number of DC-9 aircraft entered into in California in 1964 between Douglas Aircraft Company, Inc. and Air Canada's predecessor Trans-Canada Airlines. The aircraft was delivered in California.

The auxiliary fuel tank, fuel transfer pump and associated wiring were designed, built and installed in the aircraft by the appellant The Deutsch Company ("Deutsch"). The respondents allege in paragraph 5 of their declaration that these components of the aircraft were defective:

5. The auxiliary fuel tank, the fuel transfer pump and the wiring and connector associated with the pump were negligently and improperly designed, fabricated and installed in that:

- a) The auxiliary transfer pump motor, harness and associated wiring and connector were installed within the tank where they constituted a potential explosion hazard whereas they could and ought to have been installed outside the tank.
- b) Although the pump motor and associated wiring and connector had been installed within the tank and were thus likely to be exposed to explosive fuel vapour/air atmospheres, they did not meet standard

Les faits et les procédures

Afin de déterminer si la Cour supérieure a compétence, il faut tenir pour avérées les allégations de fait contenues dans la déclaration des intimées.

Les intimées prétendent que, le 2 juin 1982, une explosion s'est produite dans le réservoir de carburant auxiliaire d'un avion DC-9 d'Air Canada alors qu'on se préparait à rénover l'intérieur de l'appareil au centre d'entretien d'Air Canada, à Dorval. L'explosion fut suivie d'un incendie qui a causé des dommages importants à l'avion, d'où la perte totale de l'appareil. Le hangar a également été endommagé.

L'avion avait été conçu et fabriqué par l'appelante McDonnell Douglas Corporation («McDonnell Douglas»), connue à l'époque sous le nom de Douglas Aircraft Company, Inc. Air Canada avait acheté l'avion à Douglas Aircraft Company, Inc. en juillet 1968, conformément à un contrat de vente d'un certain nombre d'avions DC-9, conclu en 1964 en Californie, entre Douglas Aircraft Company, Inc. et le prédécesseur d'Air Canada, les Lignes aériennes Trans-Canada. L'avion avait été livré en Californie.

Le réservoir de carburant auxiliaire, la pompe de transfert et les conducteurs électriques y associés ont été conçus, fabriqués et installés dans l'avion par l'appelante The Deutsch Company («Deutsch»). Au paragraphe 5 de leur déclaration, les intimées allèguent que ces composantes de l'avion étaient défectueuses:

[TRADUCTION] 5. Le réservoir de carburant auxiliaire, la pompe de transfert ainsi que les conducteurs et le connecteur électriques y associés ont été conçus, fabriqués et installés de manière négligente et incorrecte. En effet:

- a) Le moteur d'entraînement de la pompe de transfert, le faisceau de conducteurs et le connecteur électriques y associés ont été montés à l'intérieur du réservoir, où ils risquaient de causer une explosion, alors qu'il aurait été possible et préférable de les placer à l'extérieur.
- b) Bien qu'ils aient été montés à l'intérieur du réservoir et susceptibles, de ce fait, de se trouver dans une atmosphère explosive (mélange air-vapeurs de carburant), le moteur de la pompe, les conducteurs et le

electrical code requirements and usual engineering practice for equipment designed for operation in such atmospheres.

- c) The fuel pump connector was not properly isolated from the fuel and vapours in the tank, allowing, under normal and foreseeable operating conditions in the field, such fuel and vapours to come in contact with the electrical connection.
- d) The individual contacts in the fuel pump connector were susceptible to sparking.

The appellants, allege the respondents, became aware of the existence of the defects and the hazards they presented following delivery of the aircraft. Nevertheless, neither appellant took any step to warn Air Canada of the defects and the consequent hazards, either by service bulletin, which McDonnell Douglas routinely sent to Air Canada at its maintenance base in Dorval to advise of technical changes to the aircraft, or by any other means. As a result of the appellants' fault in failing to give warning, the respondents allege Air Canada suffered a loss of \$7,786,852.

The appellants met the respondents' writ of summons and declaration with motions for declinatory exception made pursuant to art. 163 C.C.P.

Relevant Legislative Provisions

The legislative provisions pertinent to the disposition of this appeal are arts. 68 and 163 C.C.P.

68. Subject to the provisions of articles 70, 71, 74 and 75, and notwithstanding any agreement to the contrary, a purely personal action may be instituted:

- (1) Before the court of the defendant's real domicile or, in the cases contemplated by article 85 of the Civil Code, before that of his elected domicile.

If the defendant has no domicile in Québec but resides or possesses property therein, he may be sued before the court of his ordinary residence, before the court of the place where such property is situated, or before the court of the place where the action is personally served upon him;

connecteur électriques y associés ne respectaient pas les normes du code de l'électricité ni les règles de l'art concernant la conception du matériel destiné aux atmosphères dangereuses.

- a c) Le connecteur de la pompe de transfert n'était pas isolé correctement et n'offrait pas de ce fait une protection adéquate, dans les conditions normales et prévisibles de fonctionnement, contre l'éventualité que le carburant ou les vapeurs dégagées par celui-ci entrent en contact avec les connexions électriques.
- b d) Les différents contacts du connecteur de la pompe de transfert étaient susceptibles de produire des étincelles.

c Les intimées allèguent que les appelantes ont pris connaissance de l'existence des défauts des composantes et du danger qu'ils présentaient, après la livraison de l'avion. Malgré cela, ni l'une ni l'autre des appelantes n'a pris de mesures pour avertir Air Canada des déficiences et des dangers en résultant, que ce soit par voie de bulletins de service, que McDonnell Douglas envoyait régulièrement à Air Canada, à son centre d'entretien à Dorval, pour l'informer des modifications techniques apportées à l'avion, ou autrement. Les intimées allèguent qu'en raison de la faute que les appelantes ont commise en omettant de donner un avertissement, Air Canada a subi une perte de 7 786 852 \$.

g Les appelantes ont répondu au bref d'assignation et à la déclaration des intimées par voie de requêtes pour exception déclinatoire, conformément à l'art. 163 C.p.c.

Les dispositions législatives pertinentes

Les dispositions législatives utiles pour statuer sur le présent pourvoi sont les art. 68 et 163 C.p.c.:

h 68. Sous réserve des dispositions des articles 70, 71, 74 et 75, et nonobstant convention contraire, l'action purement personnelle peut être portée:

- 1. Devant le tribunal du domicile réel du défendeur, ou, dans les cas prévus à l'article 85 du Code civil, devant celui de son domicile élu.

i Si le défendeur n'est pas domicilié au Québec, mais qu'il y réside ou y possède des biens, il peut être assigné soit devant le tribunal de sa résidence, soit devant celui où se trouvent ces biens, soit devant celui du lieu où la demande lui est signifiée en mains propres;

(2) Before the court of the place where the whole cause of action has arisen; or, in an action for libel published in a newspaper, before the court of the district where the plaintiff resides if the newspaper has circulated therein;

(3) Before the court of the place where the contract which gives rise to the action was made.

A contract giving rise to an obligation to deliver, negotiated through a third party who was not the representative of the creditor of such obligation, is deemed to have been made at the place where the latter gave his consent.

163. A defendant, summoned before a court other than that before which the suit should have been instituted, may ask that the suit be referred to the competent court within the legislative authority of Québec, or that the suit be dismissed if there is no such court.

Decisions of the Courts Below

The motions for declinatory exception were decided by Turmel J. of the Superior Court on January 18, 1985: J.E. 85-280. In his view, if the Superior Court could be said to have jurisdiction by virtue of art. 68 C.C.P., para. (2) of that article alone could found that jurisdiction. Article 68(1) C.C.P. would not serve, since neither McDonnell Douglas nor Deutsch were domiciled or had property in the province of Quebec. Article 68(3) C.C.P. was equally inapplicable inasmuch as the contract between McDonnell Douglas and Air Canada was concluded in California, not in Quebec. Therefore, the Superior Court would have jurisdiction only if, in the words of art. 68(2) C.C.P., "the whole cause of action has arisen" in Quebec.

Turmel J. considered that the respondents' action was both contractual and delictual in nature. To establish their cause of action, the respondents were required to prove not only damage but also a fault on the part of the appellants and a causal link between the fault and the damage. The respondents' action, in the opinion of Turmel J., flowed from the appellants' inexecution of their obligations as designer, manufacturer and vendor, respectively, of a defective aircraft and from their failure to warn the user or purchaser of the defects. Turmel J. found that these faults occurred in California, where the aircraft was sold and delivered. The whole cause of action could not

2. Devant le tribunal du lieu où toute la cause d'action a pris naissance; ou, dans le cas d'une action fondée sur un libelle de presse, devant le tribunal du district où réside le demandeur, lorsque l'écrit y a circulé;

3. Devant le tribunal du lieu où a été conclu le contrat qui donne lieu à la demande.

Le contrat d'où résulte une obligation de livrer, et qui a été négocié par l'entremise d'un tiers qui n'était pas le représentant du créancier de cette obligation, est tenu pour avoir été conclu au lieu où ce dernier a donné son consentement.

163. Le défendeur assigné devant un tribunal autre que celui où la demande eût dû être portée, peut demander le renvoi devant le tribunal compétent relevant de l'autorité législative du Québec, ou, à défaut, le rejet de la demande.

Les décisions des tribunaux d'instance inférieure

Le juge Turmel de la Cour supérieure a statué sur les requêtes pour exception déclinatoire le 18 janvier 1985: J.E. 85-280. À son avis, la compétence de la Cour supérieure ne pourrait trouver son fondement qu'à l'al. (2) de l'art. 68 C.p.c. L'alinéa 68(1) C.p.c. ne serait d'aucune utilité puisque ni McDonnell Douglas ni Deutsch n'étaient domiciliés ni ne possédaient de biens dans la province de Québec. L'alinéa 68(3) C.p.c. était tout aussi inapplicable puisque le contrat entre McDonnell Douglas et Air Canada avait été conclu en Californie et non au Québec. Par conséquent, la Cour supérieure n'aurait compétence que si, pour reprendre les termes de l'al. 68(2) C.p.c., «toute la cause d'action a pris naissance» au Québec.

Le juge Turmel a considéré que l'action des intimées était de nature tant contractuelle que délictuelle. Pour avoir gain de cause, les intimées devaient faire la preuve non seulement des dommages subis, mais encore de l'existence d'une faute de la part des appelantes et de celle d'un lien de causalité entre la faute et les dommages. D'après le juge Turmel, l'action des intimées découlait de l'inexécution, par les appelantes, de leurs obligations respectives à titre de concepteur, de fabricant et de vendeur d'un avion défectueux, et de leur omission d'avoir averti l'utilisateur ou l'acquéreur de l'existence de ces défauts. Le juge Turmel a conclu que ces fautes ont été commises en Califor-

be said to have arisen in Quebec: only the damage occurred in Quebec and damage alone does not generate liability. Turmel J. granted the motions and dismissed the respondents' action.

The Court of Appeal disagreed with Turmel J. In the opinion of Chouinard J.A., writing for the Court, this Court's decision in *Wabasso Ltd. v. National Drying Machinery Co.*, [1981] 1 S.C.R. 578, compelled a finding that the whole of the respondents' cause of action arose in Quebec. The definition of the "whole cause of action" adopted by the Privy Council in *Trower and Sons, Ltd. v. Ripstein*, [1944] A.C. 254, at p. 259, to the effect that "... the phrase must signify all of the facts, causes, moyens and motifs alleged in the declaration, which if traversed, must be proven" no longer had any application.

The essence of the Court of Appeal's decision, which is reported at (1987), 12 Q.A.C. 121, is contained in the following paragraphs at pp 126-27:

[TRANSLATION] In the case at bar the source of the right is undoubtedly the contract of sale, at least as between Air Canada and McDonnell Douglas; the situation is different as regards the Deutsch company, also a defendant. However, the immediate cause of action is the failure to perform an obligation imposed by law regarding the duty to notify or to warn the user of an aircraft of a known danger, particularly when the manufacturing company, an expert in the matter, gives the user maintenance manuals for use in maintaining the aircraft, and delivers these to its head office, in this case at the Air Canada office in Montréal.

By itself, the allegation of knowledge of defects in certain components pertaining either to manufacture or use, coupled with absence of notice in proper terms to the user of the aircraft, taken together with the fire and the damage, are [*sic*] sufficient to constitute "the whole cause of action". Assuming a failure to give notice in Montréal, the place where the maintenance manuals were delivered by McDonnell Douglas, such facts, assuming they are proven, may be a basis for an order against the defendants. The quasi-delictual cause of action thus originated in the district of Montréal, regardless of any other possible contractual basis for the

nie, là où l'avion a été vendu et livré. On ne pouvait dire que toute la cause d'action avait pris naissance au Québec: seuls les dommages ont été subis au Québec et ils ne sauraient, à eux seuls, engager la responsabilité. Le juge Turmel a accueilli les requêtes et rejeté l'action des intimées.

La Cour d'appel n'a pas souscrit à l'opinion du juge Turmel. Selon le juge Chouinard qui s'est exprimé au nom de la cour, l'arrêt de la Cour suprême *Wabasso Ltd. c. National Drying Machinery Co.*, [1981] 1 R.C.S. 578, l'obligeait à conclure que toute la cause d'action des intimées avait pris naissance au Québec. La définition de «toute la cause d'action» adoptée par le Conseil privé dans l'arrêt *Trower and Sons, Ltd. v. Ripstein*, [1944] A.C. 254, à la p. 259, selon laquelle [TRADUCTION] «... cette expression doit signifier tous les faits, causes, moyens et motifs allégués dans la déclaration qui, s'ils sont contestés, doivent être établis en preuve», n'est plus applicable.

L'essentiel de l'arrêt de la Cour d'appel, publié à (1987), 12 Q.A.C. 121, figure dans les paragraphes suivants, aux pp. 126 et 127:

Dans la présente espèce, la source du droit est certes le contrat de vente au moins entre Air Canada et McDonnell Douglas, ce qui est différent quant à Deutsch Company, également poursuivie. La cause immédiate de l'action est cependant l'inexécution d'une obligation qui résulte de la loi relativement au devoir d'avertir ou de prévenir d'un danger connu l'utilisateur d'un avion surtout lorsque celui-ci est aidé quant à l'entretien particulier de l'appareil par des bulletins d'entretien de la compagnie manufacturière, experte en la matière, qui lui sont livrés à son bureau-chef, en l'occurrence au bureau d'Air Canada à Montréal.

La seule allégation de connaissance des défauts de certaines pièces rattachées ou à la fabrication ou à l'usage outre l'absence d'avis en termes appropriés à l'utilisateur de l'avion, ajoutée à l'incendie et aux dommages, me semblent suffisants (*sic*) pour constituer «toute la cause d'action». Assumant le défaut de notification à Montréal, endroit où les bulletins d'entretien étaient livrés par McDonnell Douglas, de tels faits, en les supposant prouvés, peuvent entraîner la condamnation des défenderesses. Ainsi, la cause d'action quasi délictuelle aurait pris naissance dans le district de Montréal, indépendamment d'une autre base contractuelle possible

action. The choice was up to the appellants, including Air Canada. [Footnote references omitted.]

By judgment of July 6, 1987, the Court of Appeal overturned the decision of the Superior Court and dismissed the motions for declinatory exception. The appellants applied for leave to appeal to this Court, and leave was granted December 17, 1987, [1987] 2 S.C.R. viii.

Issue and Submissions of the Parties

All parties to this appeal are agreed that paragraphs (1) and (3) of art. 68 *C.C.P.* do not confer jurisdiction upon the Superior Court to hear and decide the respondents' action. There is thus only one issue before this Court: does the Superior Court have jurisdiction by virtue of art. 68(2) *C.C.P.*? In other words, do the facts alleged by the respondents in their declaration show that "the whole cause of action" arose in Quebec?

The appellants both concede that, following this Court's decision in *Wabasso*, *supra*, the fact that a contract exists between McDonnell Douglas and Air Canada does not prevent Air Canada from instituting an action in delict or quasi-delict. Indeed, Deutsch accepts that the respondents' action is delictual in nature: there is no contract between Air Canada and Deutsch.

McDonnell Douglas argues that the respondents' action is contractual in nature. It suggests, citing the authority of *Canadian Motor Sales Corp. v. Lemay*, [1979] C.A. 295, that because Air Canada seeks reparation for damages caused by latent defects to the thing sold to it, Air Canada's action is based upon the warranty against latent defects enunciated in arts. 1522 *et seq.* *C.C.L.C.* This warranty comes into existence with the contract of sale and since the contract was not concluded in Quebec, the Superior Court can have no jurisdiction.

However, even if one admits that Air Canada's action is based upon a quasi-delict, McDonnell Douglas submits that art. 68(2) *C.C.P.* would not give jurisdiction to the Superior Court. Both

de l'action. Le choix appartenait aux appelants dont Air Canada. [J'ai omis les renvois.]

Dans un arrêt du 6 juillet 1987, la Cour d'appel a écarté la décision de la Cour supérieure et rejeté les requêtes pour exception déclinatoire. Les appelantes ont demandé l'autorisation de se pourvoir devant cette Cour, ce qui leur a été accordé le 17 décembre 1987, [1987] 2 R.C.S. viii.

La question en litige et les arguments des parties

Toutes les parties au présent pourvoi conviennent que les al. (1) et (3) de l'art. 68 *C.p.c.* ne confèrent aucune compétence à la Cour supérieure pour ce qui est d'instruire l'action des intimées. Cette Cour n'est donc saisie que d'une seule question: la Cour supérieure est-elle compétente en vertu de l'al. 68(2) *C.p.c.*? En d'autres termes, les faits allégués par les intimées dans leur déclaration démontrent-ils que «toute la causé d'action» a pris naissance au Québec?

Les appelantes admettent toutes deux que, suivant l'arrêt *Wabasso*, précité, de cette Cour, le fait que McDonnell Douglas et Air Canada aient conclu un contrat n'empêche pas cette dernière d'intenter des poursuites de nature délictuelle ou quasi délictuelle. D'ailleurs, Deutsch reconnaît que l'action des intimées est de nature délictuelle: il n'existe aucun contrat entre Air Canada et Deutsch.

McDonnell Douglas fait valoir que l'action des intimées est de nature contractuelle. Invoquant l'arrêt *Canadian Motor Sales Corp. c. Lemay*, [1979] C.A. 295, elle laisse entendre que, comme Air Canada demande réparation pour des dommages imputables à des défauts cachés de la chose qu'on lui a vendue, la poursuite d'Air Canada est fondée sur la garantie contre les défauts cachés prévue aux art. 1522 *et suiv.* *C.c.B.-C.* Cette garantie entre en vigueur en même temps que le contrat de vente et puisque le contrat n'a pas été conclu au Québec, la Cour supérieure ne saurait avoir compétence.

Cependant, McDonnell Douglas prétend que, même si on admettait que l'action intentée par Air Canada est fondée sur un quasi-délit, l'al. 68(2) *C.p.c.* ne conférerait pas compétence à la Cour

McDonnell Douglas and Deutsch analyze a cause of action based on art. 1053 *C.C.L.C.* as being composed of three elements: damage, fault and the causal connection between the fault and the damage. In order for the whole of such a cause of action to arise in Quebec, each of these elements must have occurred within that province. The damage, they readily concede, occurred in Quebec. The fault, however, did not. The respondents' declaration, they argue, shows that the fault imputed to McDonnell Douglas and Deutsch is "continuous": it began with the negligent or careless design, manufacture and installation of the auxiliary fuel tank, continued through the acquisition of knowledge of the defects in the auxiliary fuel tank and ended with the failure to warn Air Canada of those defects. Each component of the fault occurred in the United States: that is where the auxiliary fuel tank was designed, manufactured and installed, that is where Deutsch and McDonnell Douglas would have become aware of the defects and the danger they presented, and that is where the appellants failed to act to advise Air Canada of the danger. Deutsch's position departs somewhat from that of McDonnell Douglas in that Deutsch's counsel did concede at the hearing of the appeal that if Deutsch had a duty to advise Air Canada, the warning should have been given to Air Canada at its maintenance base in Dorval. Nevertheless, the "continuous" fault did not occur in Quebec.

The respondents agree with the appellants that a cause of action based on a quasi-delict is composed of the three elements of fault, damage and causation. They agree that the Superior Court will not have jurisdiction by virtue of art. 68(2) *C.C.P.* unless each of these elements of the cause of action arose in Quebec. The respondents differ from the appellants in their characterization of the element of fault. The fault of the appellants and other defendants, for the purposes of establishing the "whole cause of action" within the meaning of art. 68(2) *C.C.P.*, is the failure to warn Air Canada. This omission alone is sufficient to ground an action in quasi-delict. The *situs* of an omission, in this case a failure to warn, is the place where the

supérieure. McDonnell Douglas et Deutsch font valoir toutes deux qu'une cause d'action fondée sur l'art. 1053 *C.c.B.-C.* est composée de trois éléments: le dommage, la faute et le lien de causalité entre la faute et le dommage. Pour que toute la cause d'action prenne naissance au Québec, chacun de ces trois éléments doit s'être produit dans cette province. Elles reconnaissent volontiers que le dommage a été subi au Québec. Toutefois, il n'en est pas ainsi de la faute. Elles prétendent que la déclaration des intimées démontre que la faute imputée à McDonnell Douglas et à Deutsch est «continue»: elle a commencé par la négligence ou l'incurie dans la conception, la fabrication et l'installation du réservoir de carburant auxiliaire, s'est poursuivie par la prise de connaissance des déficiences du réservoir de carburant auxiliaire et s'est terminée par l'omission d'avertir Air Canada de l'existence de ces déficiences. La faute, sous chacun de ses aspects, a été commise aux États-Unis: c'est là que le réservoir de carburant auxiliaire a été conçu, fabriqué et installé, c'est là que Deutsch et McDonnell Douglas auraient pris connaissance des déficiences et du danger qu'elles présentaient, et c'est là que les appelantes n'ont rien fait pour informer Air Canada du danger. La position de Deutsch s'écarte quelque peu de celle de McDonnell Douglas en ce que le procureur de Deutsch a admis à l'audience que si cette dernière avait eu l'obligation d'avertir Air Canada, l'avertissement aurait dû être donné à Air Canada, à son centre d'entretien de Dorval. Néanmoins, la faute «continue» n'a pas été commise au Québec.

Les intimées conviennent avec les appelantes qu'une cause d'action fondée sur un quasi-délit est composée de trois éléments, savoir la faute, le dommage et le lien de causalité. Elles admettent que la Cour supérieure n'aura compétence, en vertu de l'al. 68(2) *C.p.c.*, que si chacun des éléments de la cause d'action a pris naissance au Québec. Cependant, elles ne qualifient pas de la même manière que les appelantes l'élément de faute. La faute commise par les appelantes et d'autres défenderesses, aux fins d'établir «toute la cause d'action» au sens de l'al. 68(2) *C.p.c.*, est l'omission d'avertir Air Canada. Cette omission suffit à elle seule pour justifier une action quasi-délictuelle. Le lieu d'une omission, savoir en l'es-

act omitted ought to have been performed. That place, submit the respondents, is Air Canada's maintenance base in Dorval. Since both damage and fault are located in Quebec, and more precisely in the judicial district of Montréal, Air Canada concludes that the Superior Court, district of Montréal, has jurisdiction to hear the action pursuant to the terms of art. 68(2) C.C.P.

Analysis

The issue before this Court is to determine whether the respondents' action was properly instituted before the Superior Court of Quebec, district of Montréal. That action will have been properly instituted if the criteria set out in the second paragraph of art. 68 of the C.C.P. are met. For convenience, I reproduce art. 68(2) C.C.P. below:

68. Subject to the provisions of articles 70, 71, 74 and 75, and notwithstanding any agreement to the contrary, a purely personal action may be instituted:

(2) Before the court of the place where the whole cause of action has arisen; . . .

To determine whether the Superior Court has jurisdiction under art. 68(2) C.C.P., two questions must be answered: (1) what is the cause of action? and (2) did the whole of that cause of action arise in the district of Montréal? I will address each in turn.

(1) The Cause of Action

A cause of action comprises certain facts which, if proven, establish a plaintiff's right to the remedy sought from the defendant. Paragraphs 13 and 14 of the respondents' declaration state their cause of action:

13. The explosion and fire are attributable to the fault, neglect and lack of care of the Defendants in that they failed to advise Air Canada, through the issuance of service bulletins or otherwise, of the defects affecting the auxiliary fuel tank, the fuel pump and its related wiring and connector and failed to recommend immediate action in order to eliminate the hazards caused by such defects, though having become aware of these defects and hazards prior to the 2nd June 1982.

pèce l'omission d'avertir, est l'endroit où l'acte omis aurait dû être accompli. D'après les intimées, ce lien est le centre d'entretien d'Air Canada, à Dorval. Puisque les dommages et la faute se situent au Québec, plus précisément dans le district judiciaire de Montréal, Air Canada conclut que la Cour supérieure, district de Montréal, a compétence pour entendre l'action conformément à l'al. 68(2) C.p.c.

L'analyse

La question dont est saisie cette Cour consiste à déterminer si les intimées ont eu raison d'intenter leur action devant la Cour supérieure du Québec, district de Montréal. Cette action aura été intentée dans le ressort approprié si les critères énoncés à l'al. (2) de l'art. 68 C.p.c. sont respectés. Pour des raisons de commodité, je reproduis ci-dessous le texte de l'al. 68(2) C.p.c.:

68. Sous réserve des dispositions des articles 70, 71, 74 et 75, et nonobstant convention contraire, l'action purement personnelle peut être portée:

2. Devant le tribunal du lieu où toute la cause d'action a pris naissance; . . .

Pour établir si la Cour supérieure a compétence en vertu de l'al. 68(2) C.p.c., il nous faut répondre à deux questions: (1) quelle est la cause d'action? et (2) toute cette cause d'action a-t-elle pris naissance dans le district de Montréal? J'examinerai tour à tour chacune de ces questions.

(1) La cause d'action

La cause d'action comprend certains faits qui, s'ils sont prouvés, confèrent au demandeur le droit d'obtenir réparation du défendeur. La cause d'action des intimées est énoncée aux paragraphes 13 et 14 de leur déclaration:

[TRADUCTION] 13. L'explosion et l'incendie sont imputables à la faute, à la négligence et à l'imprudence dont ont fait preuve les défenderesses en négligeant d'informer Air Canada, par le biais de bulletins de service ou autrement, des déficiences du réservoir de carburant auxiliaire, de la pompe ainsi que des conducteurs et du connecteur électriques y associés, et de recommander des mesures immédiates visant à éliminer les dangers que présentaient ces déficiences, même si elles avaient pris connaissance de ces déficiences et dangers avant le 2 juin 1982.

14. As a result of Defendants' fault, negligence and want of skill, Air Canada has incurred a loss of seven million five hundred thousand dollars (\$7,500,000.00) with respect to the total loss of the aircraft, being the value of the aircraft on the 2nd June 1982 and has incurred a further loss of two hundred and eighty-six thousand eight hundred and fifty-two dollars (\$286,852.00) as a result of the damage to and destruction of other property and equipment in the vicinity of the aircraft, including particularly the hangar.

The respondents characterize their action as quasi-delictual in nature. I agree with that characterization. An action based on art. 1053 C.C.L.C. is composed of three elements: fault, damage, and a causal connection between the first two elements. All three elements are alleged in the paragraphs of the respondents' declaration quoted above. There is damage: an alleged loss of \$7,786,852. There is fault: a failure to warn Air Canada of the defects and hazards known to the defendants. And the respondents state in plain words that the damage is due to the fault.

The respondents' cause of action is identical to the cause of action in *Wabasso, supra*. This Court held in *Wabasso* and in *Ross v. Dunstall* (1921), 62 S.C.R. 393 before it, that the failure of a manufacturer and vendor of goods to warn the user of a hidden danger of which the manufacturer or vendor is aware is an omission which grounds an action in quasi-delict. In the *Wabasso* case, Wabasso Ltd. purchased machines from the National Drying Machinery Company for the processing of polyester. As a result of fibres collecting in the upper part of the machines, a fire ignited which destroyed Wabasso Ltd.'s factory in Trois-Rivières. The instruction manuals given to Wabasso Ltd. made no mention of the necessity to clean the upper part of the machines, which appeared to be permanently closed, nor did the National Drying Machinery Company's employees inform Wabasso Ltd. of the necessity when they attended at Wabasso Ltd.'s place of business to install the machines and instruct Wabasso Ltd.'s employees in their use. Chouinard J., writing for the Court, cited with approval at p. 590 the following passage

14. En raison de la faute, de la négligence et de l'incompétence des défenderesses, Air Canada a subi une perte de sept millions cinq cent mille dollars (7 500 000 \$) suite à la perte totale de l'avion, savoir la valeur de l'avion au 2 juin 1982, et a subi une perte supplémentaire de deux cent quatre-vingt-six mille huit cent cinquante-deux dollars (286 852 \$) imputable aux dommages causés à d'autres biens et matériel situés près de l'avion, dont le hangar, ou à leur destruction.

Les intimées estiment que leur action est de nature quasi délictuelle. Je suis d'accord avec cette qualification. Une action fondée sur l'art. 1053 C.c.B.-C. comporte trois éléments: la faute, le dommage et le lien de causalité entre les deux premiers éléments. Ces trois éléments sont tous allégués dans les paragraphes susmentionnés de la déclaration des intimées. Il y a dommage: une perte alléguée de 7 786 852 \$. Il y a faute: l'omission d'avertir Air Canada des défauts et dangers que les défenderesses connaissaient. Et les intimées affirment clairement que les dommages sont imputables à la faute.

La cause d'action des intimées est identique à la cause d'action relevée dans l'arrêt *Wabasso*, précité. Dans l'arrêt *Wabasso* ainsi que dans l'arrêt antérieur *Ross v. Dunstall* (1921), 62 R.C.S. 393, cette Cour a conclu que le fait, pour un fabricant et vendeur de marchandises, de ne pas avertir l'utilisateur d'un danger caché dont il a connaissance constitue une omission qui justifie une action quasi délictuelle. Dans l'arrêt *Wabasso*, Wabasso Ltd. avait acheté à National Drying Machinery Company des machines destinées au traitement du polyester. Un incendie imputable à l'accumulation de fibres dans la partie supérieure des machines a détruit l'usine de Wabasso Ltd. située à Trois-Rivières. Dans les manuels d'instructions donnés à Wabasso Ltd., on ne mentionnait pas la nécessité de nettoyer la partie supérieure des machines qui paraissait fermée de façon permanente; les employés de National Drying Machinery Company n'en ont pas informé Wabasso Ltd. non plus lorsqu'ils se sont présentés à l'usine de Wabasso Ltd. pour y installer les machines et y enseigner leur mode d'utilisation aux employés de cette compagnie. S'exprimant au nom de la Cour, le juge Chouinard a cité en l'approuvant, à la p. 590, le

from Paré J.A.'s opinion. Paré J.A. explains the nature of Wabasso Ltd.'s cause of action:

[TRANSLATION] Indeed, from the viewpoint of art. 1053 C.C., it is not so much the sale which gives rise to liability here, but rather the fact that appellant permitted respondent to use an object made by it, knowing the risks of using it, without warning respondent of those risks. This duty to warn becomes the basis of the liability, and it exists whether or not there is a contract. It is an aspect of negligence which could be cited without recourse to the contract, for anyone who places an object which he knows to be dangerous in use in the hands of another has a duty to warn him of this.

There is a superficial distinction between the facts in the case at bar and the facts in *Wabasso*. In the case at bar, the respondents allege that the hidden danger that gave rise to the appellants' obligation to warn came into existence because of the appellants' fault in the design, manufacture and installation of the auxiliary fuel tank. In contrast, the hidden danger in the machines sold to Wabasso Ltd. was due not to defective design or manufacture but simply to a peculiarity of design, such that the upper part of the heat treatment machines appeared permanently closed.

However, the obligation to warn arises out of the manufacturer's or vendor's knowledge of a hidden danger in the goods manufactured or sold by him. The manner in which that danger came to exist does not affect the obligation to warn. The dangerous condition of the goods is simply part of the underlying factual situation, and does not constitute a part of the fault upon which the cause of action is based. Thus, defective manufacture, a peculiarity of design, as in the *Wabasso* case, or simple wear and tear could produce a danger which, if known to the manufacturer or vendor, would give rise to an obligation to warn. The facts that McDonnell Douglas is party to a contract with Air Canada and that McDonnell Douglas, Deutsch and the other defendants are allegedly responsible for the existence of the danger in the auxiliary fuel tank does not make their failure to warn Air Canada of that danger any less a fault

passage suivant de l'opinion du juge Paré de la Cour d'appel. Le juge Paré explique ainsi la nature de la cause d'action de Wabasso Ltd.:

En effet, considéré sous l'article 1053 C.C., ce n'est plus tellement la vente qui engendre ici la responsabilité mais bien le fait que l'appelante a toléré que l'intimée se serve d'un objet fabriqué par elle et dont elle connaît les dangers à l'usage sans l'avertir de ce danger. Cette obligation d'avertir devient la source de la responsabilité et elle existe, peu importe qu'il y ait ou non contrat. C'est ici un élément de faute qu'on pourrait invoquer sans recours au contrat, car c'est le devoir de quiconque, plaçant entre les mains d'une autre personne un objet, dont il connaît les dangers à l'usage, de l'en avertir.

Il y a une légère différence entre les faits de l'espèce et ceux dont il était question dans l'affaire *Wabasso*. En l'espèce, les intimées allèguent que le danger caché, dont découlait l'obligation des appelantes de donner un avertissement, est imputable à la faute commise par les appelantes dans la conception, la fabrication et l'installation du réservoir de carburant auxiliaire. Par contre, le danger caché des machines vendues à Wabasso Ltd. était attribuable non pas à un défaut de conception ou de fabrication, mais simplement à une particularité conceptuelle faisant en sorte que la partie supérieure des machines de traitement à la chaleur paraissait fermée de façon permanente.

Cependant, l'obligation d'avertir résulte de la connaissance, par le fabricant ou le vendeur, d'un danger caché des marchandises qu'il fabrique ou vend. La façon dont ce danger est apparu n'a aucune incidence sur l'obligation d'avertir. La condition dangereuse des marchandises fait tout simplement partie d'une situation de fait sous-jacente et ne constitue pas un élément de la faute sur laquelle la cause d'action est fondée. Par conséquent, un défaut de fabrication, une particularité conceptuelle, comme c'était le cas dans l'affaire *Wabasso* ou la simple usure normale pourraient créer un danger qui, s'il était connu du fabricant ou du vendeur, susciterait une obligation d'avertir. Le fait que McDonnell Douglas soit partie à un contrat avec Air Canada et que McDonnell Douglas, Deutsch et les autres défenderesses soient présumément responsables de l'existence du danger que présente le réservoir de carburant auxi-

which, independent of the genesis of the danger, grounds an action in quasi-delict.

McDonnell Douglas, however, submits that the respondents' action is not quasi-delictual in nature. It suggests that the respondents' allegation of negligence in the design, manufacture and installation of the auxiliary fuel tank and the hazards that resulted from this negligence amount to an allegation of latent defects in the thing sold. Citing the authority of *Canadian Motor Sales Corp. v. Lemay, supra*, McDonnell Douglas concludes that the respondents' action is based on the warranty against latent defects enunciated in arts. 1522 *et seq.* C.C.L.C. and is therefore contractual.

I find McDonnell Douglas' argument unpersuasive. *Canadian Motor Sales Corp.*, bears no resemblance to the case at bar. *Canadian Motor Sales Corp.* concerned an action in warranty. The vendor of a car, Lemay, was sued by the purchaser for the loss of certain items which were in the car at the time the car was destroyed by fire. Lemay impleaded its own vendor, Canadian Motor Sales Corporation Ltd., in warranty. Both actions were successful at first instance, but Canadian Motor Sales Corporation Ltd. appealed. On appeal, Lemay attempted to argue that the purchaser's cause of action was delictual. The Court of Appeal found that the principal action was based on arts. 1522 *et seq.* C.C.L.C. and should have been instituted within a time period stipulated in art. 1530 C.C.L.C. The principal action was not instituted within a reasonable delay, and Canadian Motor Sales Corporation Ltd., as defendant in warranty, had the right to raise this defence against Lemay as the latter neglected to raise it against its purchaser.

I see nothing in *Canadian Motor Sales Corp.*, which would support a statement of principle to the effect that where a plaintiff alleges a hidden defect or danger in a thing sold to him the action is necessarily based on the warranty against latent

liaire ne signifie pas pour autant que leur omission d'avertir Air Canada de ce danger ne constitue pas une faute qui, indépendamment de l'origine du danger, donne ouverture à une action quasi délictuelle.

Cependant, McDonnell Douglas soutient que l'action des intimées n'est pas de nature quasi délictuelle. Elle laisse entendre que leur allégation de négligence dans la conception, la fabrication et l'installation du réservoir de carburant auxiliaire et les dangers imputables à cette négligence constituent une allégation de défauts cachés de la chose vendue. Invoquant l'arrêt *Canadian Motor Sales Corp. c. Lemay*, précité, McDonnell Douglas conclut que l'action des intimées est fondée sur la garantie contre les défauts cachés prévue aux art. 1522 *et suiv.* C.c.B.-C. et qu'elle est donc contractuelle.

Je ne suis pas convaincu par les arguments de McDonnell Douglas. L'arrêt *Canadian Motor Sales Corp.* ne ressemble aucunement à l'espèce. Cette affaire portait sur une action en garantie. Le vendeur d'une automobile, M. Lemay, était poursuivi par l'acheteur à la suite de la perte de certains objets qui se trouvaient dans la voiture au moment où celle-ci a été détruite par un incendie. M. Lemay a appelé en garantie sa propre vendeuse, Canadian Motor Sales Corporation Ltd. Les deux actions ont été accueillies en première instance, mais Canadian Motor Sales Corporation Ltd. a interjeté appel. En appel, M. Lemay a tenté de faire valoir que la cause d'action de l'acheteur était de nature délictuelle. La Cour d'appel a conclu que l'action principale était fondée sur les art. 1522 *et suiv.* C.c.B.-C. et qu'elle aurait dû être intentée dans le délai imparti à l'art. 1530 C.c.B.-C. L'action principale n'ayant pas été intentée dans un délai raisonnable, Canadian Motor Sales Corporation Ltd., à titre de défenderesse en garantie, avait le droit de soulever ce moyen de défense contre M. Lemay puisque ce dernier avait négligé de le faire contre l'acheteur.

Je ne vois rien dans l'arrêt *Canadian Motor Sales Corp.* qui justifie l'énoncé de principe selon lequel l'action intentée par le demandeur qui allègue l'existence d'un défaut ou d'un danger caché dans la chose qu'on lui a vendue est nécessaire-

defects in arts. 1522 *et seq.* C.C.L.C. Such a principle would be contrary to this Court's decision in *Wabasso* which held that a plaintiff who is party to a contract may choose to pursue the defendant either on the basis of the contract or on the basis of a quasi-delict, provided of course that the facts constitute delictual as well as contractual fault. The facts alleged by the respondents in the case at bar may ground several causes of action. But paragraph 13 of the respondents' declaration clearly indicates that the respondents have opted to base their action on art. 1053 C.C.L.C. The fact that the respondents make no mention in their declaration of the contract of sale between Air Canada and McDonnell Douglas can only support the conclusion that the respondents' action is not contractual in nature.

(2) *The Locus of the Cause of Action*

The respondents' cause of action, then, is quasi-delictual. It has three elements. First, the fault: that the defendants, knowing that the auxiliary fuel tank and associated wiring were defective and presented a danger to the user of the aircraft, failed to warn Air Canada of that danger. Second, the damage: the loss of the aircraft and the damage to the hangar. Third, the causal connection: the damage was caused by the failure to warn.

The Superior Court, district of Montréal, will have jurisdiction to hear and decide the respondents' action if each of these three elements occurred in the judicial district of Montréal such that the requirement in art. 68(2) C.C.P. that "the whole cause of action has arisen" within that district is met. The respondents and the appellants agree that the damage was sustained by Air Canada in Montréal. It remains to be decided, however, whether the fault alleged by the respondents occurred in Montréal.

The fault alleged by the respondents is an omission. An omission standing alone has no location for it is an act that, by definition, did not occur. Nonetheless, the omission must be given a location in order to determine the Superior Court's juris-

ment fondée sur la garantie contre les défauts cachés prévue aux art. 1522 et suiv. C.c.B.-C. Un tel principe serait contraire à l'arrêt *Wabasso* de cette Cour portant que le demandeur qui est partie à un contrat peut choisir de poursuivre le défendeur sur la base du contrat ou d'un quasi-délit, pourvu, bien entendu, que les faits constituent une faute délictuelle autant que contractuelle. En l'espèce, les faits allégués par les intimées peuvent donner lieu à plusieurs causes d'action. Cependant, le paragraphe 13 de la déclaration des intimées indique clairement que ces dernières ont choisi de fonder leur action sur l'art. 1053 C.c.B.-C. Le fait que les intimées ne mentionnent aucunement dans leur déclaration le contrat de vente conclu entre Air Canada et McDonnell Douglas, ne peut qu'indiquer que leur action n'est pas de nature contractuelle.

^a (2) *Le lieu de la cause d'action*

Donc, la cause d'action des intimées est quasi délictuelle. Elle comporte trois éléments. Premièrement, la faute: les défenderesses, qui savaient que le réservoir de carburant auxiliaire et les conducteurs électriques y associés étaient défectueux et présentaient un danger pour l'utilisateur de l'avion, ont omis d'informer Air Canada de ce danger. Deuxièmement, le dommage: la perte de l'avion et les dommages causés au hangar. Troisièmement, le lien de causalité: les dommages sont imputables à l'omission de donner un avertissement.

^e La Cour supérieure, district de Montréal, sera compétente pour instruire l'action des intimées si chacun de ces trois éléments a pris naissance dans le district judiciaire de Montréal, de manière à satisfaire à l'exigence de l'al. 68(2) C.p.c. que ^f «toute la cause d'action a[il] pris naissance» dans ce district. Les intimées et les appelantes conviennent qu'Air Canada a subi les dommages à Montréal. Il reste toutefois à déterminer si la faute alléguée par les intimées a été commise à Montréal.

^g La faute reprochée par les intimées prend la forme d'une omission. Une omission n'est en soi située nulle part puisque, par définition, il s'agit d'un acte qui n'a pas été accompli. Néanmoins, il faut situer l'omission afin de définir la compétence

diction pursuant to art. 68(2) C.C.P. The respondents submit that failure to warn of the danger the auxiliary fuel tank presented must be held to have arisen at Air Canada's maintenance base in Dorval. I agree.

Since a failure to warn is an act which did not occur, some criterion, other than the omission itself, must be used to fix the location of the omission for the purposes of establishing jurisdiction pursuant to art. 68(2) C.C.P. A failure to warn constitutes a fault only when there is a pre-existing duty to inform of the existence of the danger. In my opinion, therefore, the *locus* of an omission to warn must be determined by reference to the place at which the pre-existing obligation or duty ought to have been performed. An obligation to warn the user of such goods can only be performed by giving warning where the warning will be effective: the nature of a warning is such that it must be received at a place and a time that allow the user of the goods to act to avoid the danger warned of. The *locus* of a failure to warn is the place at which the warning ought to have been received, and that place may be either where the user is located or where the goods are used.

In the case at bar, the appellants and other defendants had, if the facts alleged by the respondents are true, the obligation to inform Air Canada of the hazards created by the defective auxiliary fuel tank. This obligation ought to have been performed at Air Canada's maintenance base in Dorval: that is where Air Canada could have acted to eliminate the danger. I note two facts which point to an implicit recognition, at least on the part of the appellant McDonnell Douglas, that warning of a hidden danger in the aircraft should be given to Air Canada at its Dorval base. The first is McDonnell Douglas' practice of delivering the service bulletins, which advise of technical changes to the DC-9 aircraft, to Air Canada at its maintenance base in Dorval. The second is the presence of a McDonnell Douglas representative at Air Canada's maintenance base. A part of this representative's functions is to receive "Alert Bulletins", which alert the recipient to the imminent issue of a high-priority service bulletin, from

de la Cour supérieure, conformément à l'al. 68(2) C.p.c. Les intimées prétendent qu'il faut conclure que l'omission d'avertir du danger que présentait le réservoir de carburant auxiliaire a eu lieu au centre d'entretien d'Air Canada, à Dorval. Je suis d'accord avec cela.

Puisque l'omission d'avertir est un acte qui n'a pas été accompli, il faut recourir à un autre critère que l'omission elle-même pour déterminer le lieu de l'omission aux fins d'établir la compétence conformément à l'al. 68(2) C.p.c. L'omission d'avertir ne constitue une faute que s'il y a une obligation préexistante d'informer de l'existence d'un danger. À mon avis, le lieu de l'omission d'avertir doit donc être déterminé en fonction de l'endroit où l'obligation préexistante aurait dû être remplie. L'obligation d'avertir l'utilisateur de ces biens ne peut être remplie qu'en donnant un avertissement là où il sera utile: de par sa nature même, un avertissement doit être reçu à l'endroit et au moment qui permettront à l'utilisateur des biens d'agir de façon à éviter le danger qui fait l'objet de cet avertissement. Le lieu de l'omission d'avertir est l'endroit où l'avertissement aurait dû être reçu, c'est-à-dire là où se trouve l'utilisateur, ou encore là où les biens sont utilisés.

En l'espèce, les appelantes et les autres défendresses étaient tenues, si l'on tient pour avérés les faits allégués par les intimées, d'informer Air Canada des dangers que présentait le réservoir de carburant auxiliaire défectueux. Cette obligation aurait dû être remplie au centre d'entretien d'Air Canada, à Dorval: c'est à cet endroit qu'Air Canada aurait pu prendre des mesures pour éliminer le danger. Deux faits comportent l'indication d'une reconnaissance tacite, du moins de la part de l'appelante McDonnell Douglas, que l'avertissement de l'existence d'un danger caché dans l'avion aurait dû être donné à Air Canada, à son centre de Dorval. Tout d'abord, McDonnell Douglas avait l'habitude d'envoyer des bulletins de service, portant sur des modifications techniques à apporter à l'avion DC-9, à Air Canada, à son centre d'entretien situé à Dorval. Ensuite, un représentant de McDonnell Douglas se trouve au centre d'entretien d'Air Canada. Ce représentant est chargé notamment de recevoir les «bulletins d'alerte» qui pré-

McDonnell Douglas and to direct those bulletins to the appropriate Air Canada personnel. Consequently, the fault alleged by the respondents arose in the judicial district of Montréal.

Before concluding, I wish to comment upon the considerable argument the appellants devoted to the question of whether the definition of the words "the whole cause of action" enunciated by the Privy Council in *Trower and Sons, Ltd. v. Ripstein, supra*, had been overruled by this Court's decision in *Wabasso*. It must be remembered that the primary issue before this Court in *Wabasso* was whether a party who has a cause of action based upon a contract may disregard the contractual system and found his action upon delictual fault. The facts of that case were such as to relieve the Court of the necessity of a thorough examination of the *locus* of the cause of action. *Wabasso* therefore does not offer much assistance in the interpretation of art. 68(2) C.C.P. However, neither does *Trower and Sons, Ltd.* prove helpful in the interpretation of art. 68(2) C.C.P. in the case at bar. The Privy Council found that the respondent's (plaintiff's) action was based on a contract between the parties. Because the contract had been concluded in London, England, it could not be said that the whole cause arose in Montréal. Lord Wright stated at pp. 263-64:

The action, however, was based on a contract, and, in their Lordships' opinion, it is impossible to treat the place where the original contract was made as immaterial . . . It was, in their Lordships' view, an element in the definition of the whole cause of action.

The *ratio decidendi* of that case, therefore, is that where an action is based upon a contract, the place where the contract was made is an element in the whole cause of action. This principle can be of little use where, as in the case at bar, the action is based upon a quasi-delict.

Conclusion

For the reasons indicated above, I would dismiss the appeal, with costs.

viennent le récipiendaire de l'envoi imminent d'un bulletin de service hautement prioritaire par McDonnell Douglas, et d'acheminer ces bulletins au personnel compétent d'Air Canada. Par conséquent, la faute alléguée par les intimées a été commise dans le district judiciaire de Montréal.

Avant de conclure, j'aimerais formuler certains commentaires sur l'argumentation considérable que les appelantes ont consacrée à la question de savoir si la définition de l'expression «toute la cause d'action», énoncée par le Conseil privé dans l'arrêt *Trower and Sons, Ltd. v. Ripstein*, précité, a été écartée par cette Cour dans l'arrêt *Wabasso*. Il faut se rappeler que, dans l'affaire *Wabasso*, cette Cour devait essentiellement déterminer si la partie ayant une cause d'action fondée sur un contrat peut faire abstraction du régime contractuel et fonder son action sur une faute délictuelle. Vu les faits de cette affaire, la Cour n'a pas été obligée d'étudier en profondeur la question du lieu de la cause d'action. Par conséquent, l'arrêt *Wabasso* n'est donc pas vraiment utile pour interpréter l'al. 68(2) C.p.c. Toutefois, l'arrêt *Trower and Sons, Ltd.* ne s'avère guère plus utile pour interpréter ce même paragraphe en l'espèce. Le Conseil privé a jugé que l'action des intimés (demandeurs) était fondée sur un contrat passé entre les parties. Comme le contrat avait été conclu à Londres, en Angleterre, on ne pouvait affirmer que toute la cause d'action avait pris naissance à Montréal. Voici ce qu'a affirmé lord Wright, aux pp. 263 et 264:

[TRADUCTION] Cependant, l'action était fondée sur un contrat et, de l'avis de leurs Seigneuries, il est impossible de considérer comme non pertinent le lieu où le contrat a été conclu [. . .] Leurs Seigneuries estiment que c'est un élément de la définition de toute la cause d'action.

Par conséquent, la *ratio decidendi* de cet arrêt porte que lorsqu'une action est fondée sur un contrat, l'endroit où le contrat a été conclu est un élément de toute la cause d'action. Ce principe n'est guère utile lorsque, comme en l'espèce, l'action est fondée sur un quasi-délit.

Conclusion

Pour les motifs qui précèdent, je suis d'avis de rejeter le pourvoi avec dépens.

Appeal dismissed with costs.

Pourvoi rejeté avec dépens.

*Solicitors for the appellant The Deutsch Co.:
Guy & Gilbert, Montréal.*

*Procureurs de l'appelante The Deutsch Co.:
Guy & Gilbert, Montréal.*

*Solicitors for the appellant McDonnell Douglas ^a
Corp.: Martineau Walker, Montréal.*

*Procureurs de l'appelante McDonnell Douglas
Corp.: Martineau Walker, Montréal.*

*Solicitors for the respondents: Lavery, O'Brien,
Montréal.*

*Procureurs des intimées: Lavery, O'Brien,
Montréal.*