

Canadian Pacific Limited (formerly Canadian Pacific Railway Company) and Louis Edward Deschamps (Defendants) Appellants;

and

Rajinder Kaur Gill, Administratrix of the Estate of Pal Singh Gill, otherwise known as Pall Singh Gill, Deceased, and the said Rajinder Kaur Gill (Plaintiff) Respondent;

and

Sewa Singh Aujla (Defendant) Respondent.

1972: November 29, 30; 1973: April 2.

Présent: Martland, Hall, Spence, Pigeon and Laskin JJ.

ON APPEAL FROM THE COURT OF APPEAL FOR BRITISH COLUMBIA

Negligence—Front-end loader struck from rear by automobile—Loader not adequately lighted at rear—Passenger in automobile killed—Liability.

Damages—Fatal accident—Claim under Families' Compensation Act, R.S.B.C. 1960, c. 138—Whether pension payments under Canada Pension Plan, R.S.C. 1970, c. C-5, deductible from damage award.

The defendant A was driving his automobile at night at 50 m.p.h. on what appeared to be a clear road when he suddenly perceived a vehicle which, for all practical purposes, was unlit only 100 feet in front of him. The said vehicle (a 17-ton front-end loader) was being driven by the defendant D in the course of his duties as an employee of the defendant CP Ltd. The evidence indicated that the one tail-light on the loader which was burning could only be seen at a distance of 50 to 100 feet to the rear rather than 500 feet as required by regulation.

Traffic was approaching down the lane running to A's left, and realizing that he could not turn left to pass the vehicle in front of him in the ordinary course, he attempted to turn to the right and pass it on the right-hand shoulder which was ten feet wide and level. In the course of this manoeuvre, A struck the left side of his vehicle against the right rear corner of the counterweight on the front-end loader,

Canadian Pacific Limitée (Anciennement Compagnie du Chemin de fer Canadien du Pacifique) et Louis Edward Deschamps (Défendeurs) Appelants;

et

Rajinder Kaur Gill, Administratrice de la Succession de feu Paul Singh Gill, connu également sous le nom de Pall Singh Gill et ladite Rajinder Kaur Gill (Demandeur) Intimée;

et

Sewa Singh Aujla (Défendeur) Intimé.

1972: les 29 et 30 novembre; 1973: le 2 avril.

Présents: Les Juges Martland, Hall, Spence, Pigeon et Laskin.

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

Faute—Chargeuse à benne frontale frappée à l'arrière par une automobile—Feux à l'arrière de la chargeuse non-adequats—Passager dans l'automobile tué—Responsabilité.

Domages—Accident mortel—Réclamation en vertu du Families' Compensation Act, R.S.B.C. 1960, c. 138—Prestations prévues par le Régime de Pensions du Canada, S.R.C. 1970, c. C-5, doivent-elles être déduites du montant des dommages.

Conduisant son automobile, la nuit, à 50 milles à l'heure sur ce qui semblait être une route dégagée, le défendeur A a aperçu un véhicule qui, à toutes fins utiles, ne laissait voir aucune lumière, à seulement 100 pieds devant lui. Ce véhicule (une chargeuse à benne frontale de 17 tonnes) était conduit par le défendeur D, alors dans ses fonctions comme employé de la défenderesse CP Ltd. Les témoignages indiquent que le seul feu rouge arrière qui brillait ne pouvait être vu qu'à une distance de 50 à 100 pieds de l'arrière au lieu de la distance de 500 pieds exigés par le règlement.

Des véhicules venaient en sens inverse sur la voie située à la gauche de A qui, se rendant compte qu'il ne pouvait pas prendre à gauche pour dépasser ce véhicule devant lui normalement, a essayé de prendre à droite afin de le dépasser sur l'accotement droit de la route, lequel se présentait comme un terrain plat d'une largeur de dix pieds. Au cours de cette manoeuvre, il a heurté le côté gauche de son véhicule contre

and his vehicle then swung around and went forward about 128 feet to hit a telegraph pole which stood in the ditch off the shoulder. A gratuitous passenger in A's vehicle, one G, was killed in the accident. G's widow brought an action under the provisions of the *Families' Compensation Act*, R.S.B.C. 1960, c. 138.

The trial judge held that A and D were equally to blame for the accident. He fixed the damages awarded to the plaintiff on behalf of herself and her children at \$34,681 plus funeral expenses of \$375. In arriving at the amount of \$34,681, he deducted \$21,318.42 which he found to be the value of the Canada Pension Plan benefits to which the plaintiff and her children became entitled as a result of the death of G. In the result, the trial judge ordered the defendants CP Ltd. and D to pay to the plaintiff 50 per cent of \$34,681 plus \$375 or \$17,528.

On appeal, the Court of Appeal unanimously came to the conclusion that the finding of negligence against A could not be maintained and found that CP Ltd. and D were alone responsible. The majority were of the opinion that the present value of the pensions payable under the Canada Pension Plan should not be deducted from the damages to be awarded to the plaintiff and therefore by a majority the judgment of the Court fixed those damages at \$55,999.42 plus \$375 allowed as damages for funeral expenses. CP Ltd. and D appealed to this Court.

Held: The appeal should be dismissed.

On the question of liability, the Court agreed with the unanimous judgment of the Court of Appeal; on the question of quantum of damages, the Court agreed with the lower Court's majority judgment. Section 4(4) of the *Families' Compensation Act* provides that "In assessing damages there shall not be taken into account any sum paid or payable on the death of the deceased under any contract of assurance or insurance." The pensions payable under the Canada Pension Plan are so much of the same nature as contracts of insurance that they also should be excluded from consideration when assessing damages under the provisions of that statute.

Parry v. Cleaver, [1970] A.C. 1, applied; *Hewson v. Downs*, [1970] 1 Q.B. 73; *Grand Trunk Railway v.*

le coin arrière droit du contrepoids de la chargeuse à benne frontale, puis son véhicule a pivoté sur lui-même et continué vers l'avant sur 128 pieds environ pour finalement frapper un poteau télégraphique qui était planté dans le fossé bordant l'accotement. G, un passager à titre gratuit dans la voiture de A, a été tué dans l'accident. Sa veuve a intenté une action en vertu des dispositions du *Families' Compensation Act*, R.S.B.C. 1960, c. 138.

Le juge de première instance a partagé la faute également entre A et D. Il a fixé le montant des dommages alloués à la demanderesse personnellement et pour ses enfants à \$34,681 plus \$375 pour frais funéraires. Pour arriver au chiffre de \$34,681, il a déduit \$21,318.42 qui, dans son estimation, était la valeur des prestations de pensions dont la demanderesse et ses enfants bénéficiaient par suite du décès du G en vertu du Régime de pensions du Canada. Le juge de première instance a donc ordonné aux défendeurs CP Ltd. et D de payer à la demanderesse 50 pour cent de \$34,681 plus \$375, soit la somme de \$17,528.

La Cour d'appel a décidé unanimement que la conclusion qu'il y avait eu négligence de la part de A ne pouvait être maintenue et a considéré CP Ltd. et D comme seuls responsables. La majorité de la Cour d'appel a été d'avis que la valeur actuelle des pensions payables en vertu du Régime de pensions du Canada ne devait pas être déduite du montant des dommages-intérêts devant être alloués à la demanderesse, et par conséquent, par un jugement majoritaire, la Cour a fixé ces dommages-intérêts à \$55,999.42 plus \$375 alloués à titre d'indemnité pour frais funéraires. CP Ltd. et D ont appelés à cette Cour.

Arrêt: L'appel doit être rejeté.

Sur la question de responsabilité, la Cour confirme la décision unanime de la Cour d'appel; sur la question du montant des dommages-intérêts, la Cour confirme la décision majoritaire de la Cour d'appel. L'article 4 (4) du *Families' Compensation Act* énonce que «Dans l'appréciation des dommages, il ne faut tenir compte d'aucune somme versée ou devant être versée au décès du défunt en vertu d'un contrat d'assurance.» Les pensions payables en vertu du Régime de pensions du Canada présentent un caractère tellement semblable aux contrats d'assurance ordinaires qu'elles doivent également ne pas entrer en ligne de compte dans l'évaluation des dommages effectuée en vertu des dispositions de la Loi.

Arrêt suivi: *Parry v. Cleaver*, [1970] A.C. 1; arrêts mentionnés: *Hewson v. Downs*, [1970] 1 Q.B. 73;

Beckett (1887), 16 S.C.R. 713; *Commission des Accidents du Travail de Québec v. Lachance*, [1973] S.C.R. 428, referred to.

APPEAL from a judgment of the Court of Appeal for British Columbia¹, allowing an appeal from a judgment of Dryer J. Appeal dismissed.

Allan Findlay, Q.C., and *Allan Graham*, for the defendants, appellants.

Thomas Braidwood, Q.C., and *Bruce Greyell*, for the plaintiff, respondent.

William C. McConnell, for the defendant, respondent.

The judgment of the Court was delivered by

SPENCE J.—This is an appeal from the judgment of the Court of Appeal for British Columbia pronounced on February 22, 1972. By that judgment, the said Court allowed an appeal from the judgment of Mr. Justice Dryer pronounced after trial on June 29, 1970. By that judgment, the learned trial judge had found damages in favour of the plaintiffs in the sum of \$35,056 but had allowed to the plaintiffs an award of only 50 per cent of that amount having found that the late Pal Singh Gill had been a gratuitous passenger in an automobile owned and driven by one Sewa Singh Aujla, whom I shall call hereafter Aujla, and that the negligence of Aujla, had contributed 50 per cent to the accident which had resulted in the death of the said Pal Singh Gill.

The Court of Appeal for British Columbia unanimously allowed the appeal of the present respondents and found that there had been no negligence of the said Aujla which had caused or contributed to the accident resulting in the death of Gill. The Court of Appeal for British Columbia, in addition, by a majority judgment, increased the amount of total damages from \$35,056 to \$56,374.42 for the reasons which I shall discuss hereafter.

¹ [1972] 3 W.W.R. 401, 26 D.L.R. (3d) 650.

Grand Trunk Railway c. Beckett (1887), 16 R.C.S. 713; *Commission des Accidents du Travail du Québec c. Lachance*, [1973] R.C.S. 428.

APPEL d'un jugement de la Cour d'appel de la Colombie-Britannique¹, infirmant un jugement du Juge Dryer. Appel rejeté.

Allan Findlay, Q.C., et *Allan Graham*, pour les défendeurs, appelants.

Thomas Braidwood, Q.C., et *Bruce Greyell*, pour la demanderesse, intimée.

William C. McConnell, pour le défendeur, intimé.

Le jugement de la Cour a été rendu par

LE JUGE SPENCE—Il s'agit en l'espèce d'un pourvoi à l'encontre d'un arrêt de la Cour d'appel de la Colombie-Britannique, rendu le 22 février 1972, par lequel ladite Cour a accueilli un appel d'un jugement que M. le Juge Dryer avait rendu à la suite d'un procès tenu le 29 juin 1970. Dans ce jugement, le savant juge de première instance a évalué les dommages des demandeurs à la somme de \$35,056 mais a accordé aux demandeurs une indemnité s'élevant à cinquante pour cent seulement de ce montant ayant estimé que le défunt Pal Singh Gill avait été un passager à titre gratuit dans une voiture appartenant à un certain Sewa Singh Aujla, que je nommerai ci-après Aujla, et conduite par ce dernier, et que la négligence de Aujla avait été la cause, pour cinquante pour cent, de l'accident qui a causé la mort dudit Pal Singh Gill.

La Cour d'appel de la Colombie-Britannique a accueilli unanimement l'appel des présents intimés et a jugé qu'il n'y avait eu de la part dudit Aujla aucune négligence ayant pu causer l'accident qui a entraîné la mort de Gill, ou ayant pu y contribuer. En outre, la Cour d'appel de la Colombie-Britannique, par un jugement majoritaire, a augmenté le montant total des dommages-intérêts de \$35,056 à \$56,374.42 pour les motifs que j'exposerai ci-après.

¹ [1972] 3 W.W.R. 401, 26 D.L.R. (3d) 650.

A rather detailed statement of the facts is required in order to deal with the appeal in this Court.

On Sunday, March 10, 1968, the defendant Deschamps drove easterly on the Lougheed Highway in British Columbia a 17-ton front-end loader. Deschamps had taken this machine to the repair shops of the defendant company at Port Coquitlam to have some necessary repairs carried out and was returning the machine to a place called Suicide Creek. He drove easterly on the Lougheed Highway and proceeded at his maximum speed which was only 28 miles an hour. The Lougheed Highway is a main arterial road with a maximum speed limit of 60 miles per hour and is, on Sundays, a heavily trafficked road. This fact was known to Deschamps and was clearly illustrated to him during their trip for at least on a dozen occasions he was forced to pull off on the shoulder and stop his vehicle in order to let the traffic which had piled up behind him, and which could not pass him because of the amount of traffic running in the opposite direction on the highway, pass while he stood. Deschamps stopped at Ruskin, some three or four miles west of the scene of the accident to check his machine and also to permit the gears on the machine to cool off. It was getting dark when he left Ruskin and the accident took place some 15 minutes after he had left Ruskin. During that time on three more occasions Deschamps had pulled off to the edge of the road to permit traffic to pass and on the last occasion he pulled off and stopped opposite the mouth of a road running northerly from the Lougheed Highway and called the Cooper Road. Some five or six of the vehicles which had been held up by the slow moving heavy machine did pass him and then he returned to the highway and he testified took the vehicle up to its maximum speed although he had only travelled about 500 feet when the vehicle was struck from the rear by an automobile driven by the said Aujla and which contained passengers amongst them the late Pal Singh Gill who was killed in the impact. Aujla and those with him had driven eastward from Vancouver and were returning to their homes. Aujla knew the road

Pour décider l'appel en cette Cour, un exposé des faits assez détaillé s'impose.

Le dimanche 10 mars 1968, le défendeur Deschamps roulait en direction de l'est sur la route Lougheed en Colombie-Britannique au volant d'une chargeuse à benne frontable (*loader*) de dix-sept tonnes. Deschamps avait conduit ce véhicule à l'atelier de réparations de la compagnie intimée à Port Coquitlam afin d'y faire procéder à certaines réparations nécessaires, et il ramenait le véhicule au lieu dit Suicide Creek. Il roulait en direction de l'est sur la route Lougheed, et allait à sa vitesse maximum de seulement 28 milles à l'heure. La route Lougheed est une route principale sur laquelle la vitesse maximum autorisée est de 60 milles à l'heure, et, le dimanche, elle connaît une circulation très intense. Deschamps connaissait ces conditions et il en avait eu une claire illustration durant son voyage: au moins une douzaine de fois il avait été obligé de se ranger sur l'accotement et d'arrêter son véhicule afin de laisser passer, pendant qu'il stationnait, les voitures qui s'étaient entassées derrière lui et qui ne pouvaient pas le dépasser en raison de l'intensité de la circulation en sens inverse. Deschamps s'est arrêté à Ruskin, localité située à quelque trois ou quatre milles à l'ouest du lieu de l'accident, afin de vérifier son véhicule et également de permettre à la transmission de se refroidir. Il commençait à faire nuit lorsqu'il quitta Ruskin, et l'accident eut lieu quelque quinze minutes après. Au cours de ce trajet, à trois autres reprises, Deschamps a eu à gravir l'accotement de la route afin de permettre à la circulation de s'écouler, et, la dernière fois, il s'est rangé et arrêté en face de l'entrée du chemin dit chemin Cooper qui se dirige vers le nord à partir de la route Lougheed. Cinq ou six des véhicules immobilisés par la marche lente du lourd engin l'ont alors dépassé; ensuite, il est retourné sur la route et, dit-il dans son témoignage, il a lancé le véhicule à sa vitesse maximum, bien que n'ayant parcouru qu'environ 500 pieds lorsqu'il fut heurté à l'arrière par une voiture conduite par ledit Aujla, qui transportait des passagers parmi lesquels le défunt Pal Singh Gill, tué sur le coup. Aujla et

very well having travelled it during the course of the previous two years on many occasions. From all the evidence, he was driving in a proper manner and no alcohol was involved. Aujla testified that he kept a very accurate check on his speed and that he had driven through a curve at about 30 miles an hour and then coming on a long stretch of straight road had increased his speed to 50 miles an hour and was driving at 50 miles an hour when the accident occurred. Aujla had his headlights on but had been forced by the fact that many cars were approaching him to cut the lights down to the lower beam. At that lower beam, Aujla had light only about 100 to 125 feet ahead of him. When travelling at 50 miles an hour, Aujla testified, he suddenly perceived ahead of him some dark object which he could not identify and which seemed to occupy the whole of the road and seemed to be standing still. Aujla realized that he could not turn to the left to pass this object in the ordinary course and therefore attempted to turn to the right and pass it on the right-hand shoulder which was ten feet wide and level. In the course of this manoeuvre, Aujla struck the left side of his vehicle against the right rear corner of the counterweight on the front-end loader, which I shall describe hereafter. His vehicle swung around and went forward about 128 feet to hit a telegraph pole which stood in the ditch off the shoulder. The vehicle was wrecked and the late Gill was killed in the accident.

Aujla swore that he never saw any tail-light and that the first notice he had of the presence of this loader on the highway was when his lights struck the dull metallic counterweight across the rear of the machine.

As I have said, the machine had a gross weight of 17 tons. Across the front end of it was

les passagers qui l'accompagnaient venaient de Vancouver et roulaient en direction de l'est retournant chez eux. Aujla connaissait très bien la route l'ayant parcourue plusieurs fois au cours des deux années précédentes. Il ressort de l'ensemble des témoignages qu'il conduisait d'une manière appropriée et qu'il n'était pas sous l'empire de la boisson. Aujla a déclaré dans son témoignage qu'il n'avait cessé de surveiller sa vitesse et qu'il avait pris un tournant à 30 milles à l'heure environ, et qu'ensuite, s'engageant sur un long ruban de route droite, il avait porté la vitesse de son véhicule à 50 milles à l'heure et qu'il roulait à cette allure lorsque l'accident s'est produit. Aujla avait ses phares allumés mais il avait été obligé par les nombreuses voitures qui venaient à sa rencontre de les mettre à faisceaux-croisement. Dans cette position, ses phares ne projetaient qu'à 100 ou 125 pieds environ. Aujla a en outre témoigné que roulant à 50 milles à l'heure, il a soudain aperçu un objet sombre qu'il ne pouvait pas reconnaître, qui semblait occuper toute la route et paraissait être immobile. Aujla s'est rendu compte qu'il ne pouvait pas prendre à gauche pour dépasser cet objet normalement, et il a, par conséquent, essayé de prendre à droite afin de le dépasser sur l'accotement droit de la route, lequel se présentait comme un terrain plat d'une largeur de dix pieds. Au cours de cette manoeuvre, Aujla a heurté le côté gauche de son véhicule contre le coin arrière droit du contrepoids de la chargeuse à benne frontale, dont je donnerai une description ci-après, puis son véhicule a pivoté sur lui-même et continué vers l'avant sur 128 pieds environ pour finalement frapper un poteau télégraphique qui était planté dans le fossé bordant l'accotement. Le véhicule a été détruit et le défunt Gill a été tué dans l'accident.

Aujla a juré qu'il n'a jamais vu de feu arrière et qu'il n'a été averti pour la première fois de la présence de la chargeuse sur la route que lorsque la lumière de ses phares a frappé la surface métallique de couleur terne du contrepoids à l'arrière de l'engin.

Comme je l'ai précisé, l'engin avait un poids brut de 17 tonnes. La pelle ou benne était

the shovel or loader and when the machine was driven along a road that loader was lifted some 18 inches from the road and although tipped still obscured the driver's vision for some distance ahead of the vehicle. Much more important, however, in the present case, was that across the rear of the vehicle and stretching for nine feet two inches was a great counterweight, the lower edge of this counterweight was one foot seven inches above the pavement. The counterweight was three feet six inches high so that the top edge of the counterweight was 61 inches above the pavement then some four inches above that level and, not on the corners of the counterweight, but $33\frac{1}{2}$ inches toward the centre from the corner was a pair of tail-lights. These tail-lights were about four inches in diameter and stood a few inches above the top edge of the counterweight. Draped across these two tail-lights was a cable which obscured about one-half of the diameter of the right-hand tail-light. There were no clearance lights whatsoever. There was no light which should have illuminated the licence plate. As I have said, this broad stretch of steel nine feet two inches in length by three feet six inches in height was of a dull metallic colour.

After the accident, it was discovered that the left-hand tail-light on the loader was not lit and had either been the subject of a short circuit or some other mechanical fault. The driver Deschamps had had experience with the tail-lights burning out and had in his cab spare lamps for the purpose of replacing those which might burn out. Although he had been at the maintenance depot at Port Coquitlam he had not mentioned this fact to the mechanic. Deschamps testified that at Ruskin, some short distance west of the scene of the accident, he had noticed that both tail-lights were burning but certainly at the scene of the accident the left-hand, and by far the more important light of the two, was not burning and the right-hand light

placée en travers de son extrémité avant et lorsque l'engin était conduit sur la route, cette benne était soulevée de quelque 18 pouces au-dessus de la chaussée, et bien que placée dans une position basculée, elle obscurcissait encore la vision du conducteur sur une certaine distance en avant du véhicule. Cependant, détail plus important encore dans le présent cas, il y avait un gros contrepoids fixé à l'arrière en travers du véhicule sur une longueur de neuf pieds et deux pouces, et dont le bord inférieur se trouvait à un pied et sept pouces de la chaussée. Le contrepoids avait une hauteur de trois pieds et six pouces, le bord supérieur étant situé à soixante et un pouces au-dessus de la chaussée, et, à quelque quatre pouces au-dessus de ce niveau, il y avait deux feux arrière placés non pas sur les coins du contrepoids mais à une distance de trente-trois pouces et demi vers le centre. Ces feux arrière avaient un diamètre de quatre pouces environ et étaient situés à quelques pouces au-dessus du bord supérieur du contrepoids. Un câble était tendu au travers de ces deux feux arrière, et qui obscurcissait à peu près la moitié du diamètre du feu arrière droit. Il n'y avait pas de feux de gabarit. Aucun dispositif lumineux n'éclairait, comme il se doit, la plaque d'immatriculation. Comme je l'ai indiqué, cette large surface d'acier de neuf pieds et deux pouces de long sur trois pieds et six pouces de haut était d'une couleur métallique terne.

Après l'accident, on s'est aperçu que le feu arrière gauche de la chargeuse n'était pas allumé et avait été l'objet soit d'un court-circuit, soit de quelque autre trouble mécanique. Le conducteur Deschamps avait déjà fait l'expérience de feux arrière brûlés et il avait dans sa cabine des ampoules de rechange destinées à remplacer les ampoules défectueuses. Même s'il était allé à l'atelier de réparations de Port Coquitlam, il n'avait pas signalé ce détail au mécanicien. Deschamps a témoigné qu'à Ruskin, localité située à une courte distance à l'ouest du lieu de l'accident, il avait remarqué que les deux feux arrière fonctionnaient, mais certainement sur les lieux de l'accident le feu arrière gauche, de loin le plus important des deux, ne fonctionnait pas et

was partially obscured by this cable. Deschamps, after the accident, replaced the lamp in the left-hand tail-light and it lit at once. The vehicle had been licensed under a special clause in the relevant provincial legislation but that legislation required that it being an overweight vehicle there had to be a special permit granted on each occasion on which it was taken on the highway. Deschamps had attempted to obtain such permit on the Sunday on which the accident occurred at the local weigh station as was the custom. The weigh station, however, was closed and he therefore proceeded without the requisite permit.

Many regulations were cited during the argument as to the requirements for a clearance light but such regulations would seem to have application to vehicles which were intended to be driven upon the highway and not to such a construction machine as that with which we are concerned in this appeal. The machine, however, was a motor vehicle and it is quite plain that Regulation 4.07(a) made under the provisions of the *Highway Traffic Act* requires:

4.07 (a) A motor-vehicle, trailer, semi-trailer, pole-trailer, and vehicle drawn at the end of a train of vehicles shall be equipped with a tail-lamp affixed to the rear which will emit red light visible from a distance of 500 feet to the rear.

And that para. (c) of the same regulation requires:

(c) A vehicle shall be equipped so that a rear licence-plate may be illuminated by white light emitted from the tail-lamp or a separate lamp so that in darkness the numbers on the licence-plate are legible from a distance of 50 feet.

There was no doubt that the licence plate was not illuminated in any way and I shall cite hereafter evidence which indicates that the one tail-light which was burning could only be seen a distance of 50 to 100 feet to the rear rather than the 500 feet required by the regulation.

le feu arrière droit était partiellement caché par le câble. Deschamps, après l'accident, a remplacé l'ampoule sur le feu arrière gauche et celui-ci s'est allumé aussitôt. Le véhicule avait été immatriculé en vertu d'une disposition spéciale figurant dans la loi provinciale pertinente, mais cette loi prescrivait que du fait qu'il s'agissait d'un véhicule dépassant le poids réglementaire, un permis spécial devait être accordé chaque fois que le véhicule était conduit sur la route. Deschamps avait essayé d'obtenir un tel permis le dimanche où l'accident s'est produit en s'adressant, comme c'était l'usage, à la station locale de pesée. Mais la station de pesée était fermée et il avait, par conséquent, poursuivi sa route sans le permis nécessaire.

Au cours des débats, on a cité de nombreux règlements relativement à l'obligation d'utiliser un feu de gabarit, mais ces règlements ne sembleraient s'appliquer qu'à des véhicules destinés à être conduits sur une route et non à un engin de carrière tel que celui qui nous intéresse dans le présent appel. Cet engin était néanmoins un véhicule automobile, et le règlement 4.07(a) établi en vertu des dispositions de la loi dite *Highway Traffic Act* énonce très clairement:

[TRADUCTION] 4.07 a) Un véhicule automobile, remorque, semi-remorque, remorque pour charges longues, et véhicule remorqué par un train de véhicules doit être équipé, à l'arrière, d'un feu arrière diffusant une lumière rouge visible à une distance de 500 pieds de l'arrière.

Et l'alinéa c) du même règlement énonce:

c) Un véhicule doit être équipé de telle sorte qu'une plaque d'immatriculation arrière puisse être éclairée par une lumière blanche diffusée par le feu arrière ou un feu distinct afin que dans l'obscurité les numéros de la plaque d'immatriculation soient lisibles à une distance de 50 pieds.

Il ne fait aucun doute que la plaque d'immatriculation n'était en aucune façon éclairée, et je citerai ci-après des témoignages qui indiquent que le seul feu rouge arrière qui brillait ne pouvait être vu qu'à une distance de 50 à 100 pieds de l'arrière au lieu de la distance de 500 pieds exigée par le règlement.

Branca J.A., in giving the main judgment in the Court of Appeal on the question of liability said:

In my judgment, if the loader would have had only one tail-light at the rear emitting as required by the regulations a red light visible for a distance of five hundred feet, this accident would never have happened, and the failure to have the loader so lit up was the sole and effective cause of the accident.

With this comment, I am in full agreement.

The evidence of one Bulloch upon the topic of the visibility of the single tail-light on the loader was most convincing. Bulloch was approaching the loader driving in the opposite direction, saw the bright lights on the front of the loader and then observed a flash of lights and a vehicle drive onto the shoulder between the loader and the ditch on the loader's side of the road. He stopped in order to give aid and after he had done so walked down the road some 200 feet and then returned toward the loader, that is, he walked back of the loader in the direction from which it had come and approached the loader from the rear. As he did so, he observed that he could see no light whatsoever until he was some distance between 50 and 100 feet from the loader, that is, in my opinion, and in the opinion of all judges in the Courts below, a proof positive that this tail-light which, as I have said, was, by regulation, required to be visible 500 feet away, was not visible until a point not more than 100 feet to the rear of the vehicle. In reference to the negligence of Deschamps, Branca J.A. having recited much of the evidence to which I have referred and some in addition said:

On the other hand, the positive findings of negligence which the trial judge assessed against Deschamps, the driver of the loader, who was driving the same in the course of his duties as an employee of the Canadian Pacific Railway Company, were fully and completely justified and warranted upon the evidence. That negligence was the sole effective cause of the accident.

and Taggart J.A., giving concurrent reasons, said:

Le Juge d'appel Branca, dans le prononcé du jugement principal de la Cour d'appel sur la question de la responsabilité, a déclaré:

[TRADUCTION] A mon avis, si la chargeuse n'avait eu à l'arrière qu'un seul feu diffusant, comme le règlement le stipule, une lumière rouge visible à une distance de 500 pieds, cet accident ne serait jamais arrivé, et l'absence de semblable feu a été la seule et véritable cause de l'accident.

Je souscris entièrement à ce commentaire.

Le témoignage d'un certain Bulloch sur la question de la visibilité du seul feu placé à l'arrière de la chargeuse a été très convaincant. Bulloch, qui approchait de la chargeuse en roulant en sens inverse, vit les phares allumés sur le devant de la chargeuse et remarqua ensuite un éclair de lumières et un véhicule qui se rangeait sur l'accotement situé entre la chargeuse et le fossé bordant le côté de la route sur lequel roulait celle-ci. Il arrêta son véhicule afin de porter secours et après, il fit quelques pas sur la route, parcourant environ 200 pieds, et revint ensuite vers la chargeuse, en d'autres mots, il a marché vers le côté d'où était venue la chargeuse et s'en est approché par l'arrière. Il remarqua alors qu'il ne pouvait voir absolument aucune lumière avant d'avoir atteint un point situé à de 50 à 100 pieds de la chargeuse, ce qui constitue à mon avis, et c'est aussi l'avis de tous les juges des cours d'instance inférieure, une preuve positive que ce feu arrière qui, comme je l'ai dit, devait, en vertu du règlement, être visible à 500 pieds, n'était visible qu'à partir d'un point situé à moins de 100 pieds de l'arrière du véhicule. En ce qui concerne la négligence de Deschamps, le Juge d'appel Branca, après avoir cité une grande partie des témoignages que j'ai mentionnés ainsi qu'un certain nombre d'autres, a déclaré:

[TRADUCTION] D'autre part, les conclusions positives de négligence que le savant juge de première instance a tirées à l'encontre de Deschamps, le conducteur de la chargeuse, qui conduisait le véhicule dans l'exercice normal de ses fonctions en tant qu'employé de la Compagnie du Chemin de fer Canadien du Pacifique, étaient pleinement et intégralement justifiées et autorisées d'après les témoignages. Cette négligence constitue la seule cause effective de l'accident.

Et le Juge d'appel Taggart, dans l'exposé de ses motifs concordants, a déclaré:

On this aspect of the matter I have no hesitation in saying that the learned trial judge reached the right conclusion when he found that the respondent Deschamps was negligent and that that negligence was a cause of the accident.

Indeed, in this Court, counsel for the appellants commenced his argument by saying that he would not argue that the concurrent finding of negligence on the part of his client Deschamps should be disturbed.

The learned trial judge, however, found that the driver of the automobile in which the late Mr. Gill was a passenger, *i.e.*, Mr. Aujla, was also negligent and that his negligence was 50 per cent responsible for the accident.

The ground of negligence outlined by the learned trial judge in his reasons was as follows:

The defendant Aujla, however, was also negligent in operating his automobile at an excessive speed bearing in mind the inadequate lookout he was keeping. He did not even see the tail-light according to his testimony. Mrs. Welsh's evidence of undue speed by itself is not strong but it is if anything confirmed by the physical facts of the accident and his speed must be considered in relation to the lookout he was keeping.

The Mrs. Welsh to whom the learned trial judge refers was the driver of an automobile which approached the Lougheed Highway on the Cooper Road, that is, proceeding north to south, and she had stopped at the entry of the Cooper Road into the Lougheed Highway. She saw the loader stopped at the end of the Cooper Road on the shoulder of the Lougheed Highway and saw the loader start up. She observed the vehicle driven by Aujla approaching from the west and she described it as proceeding "very fast". Mrs. Welsh admitted that when she made the observation of the speed of the Aujla car it was dark, although the learned trial judge would seem to have come to a different conclusion to which I shall refer hereafter and that her only opportunity to make that observation was when she looked down the Lougheed Highway to her

[TRANSLATION] Sur cet aspect de la question, je n'ai aucune hésitation à déclarer que le savant juge de première instance est parvenu à une juste conclusion lorsqu'il a conclu que l'intimé Deschamps avait été négligent et que cette négligence constituait une cause de l'accident.

En fait, en cette Cour, l'avocat des appelants a entamé sa plaidoirie en déclarant qu'il ne contesterait pas la conclusion concordante déclarant son client Deschamps coupable de négligence.

Le savant juge de première instance a cependant conclu que le conducteur de la voiture dans laquelle le défunt Gill se trouvait comme passager, soit Monsieur Aujla, avait été également négligent et que sa négligence était responsable de l'accident dans une proportion de cinquante pour cent.

Dans l'exposé de ses motifs, le savant juge de première instance a présenté le motif de négligence comme suit:

[TRANSLATION] Le défendeur Aujla a cependant été également négligent en conduisant sa voiture à une vitesse excessive si l'on tient compte du fait qu'il a été insuffisamment attentif dans sa conduite. Ainsi qu'il a lui-même déclaré, il n'a même pas vu le feu arrière. Le témoignage de Madame Welsh, qui parle de vitesse indue, n'est pas, à lui seul, solide, mais il se trouve confirmé, pour autant qu'on puisse dire, par les faits matériels de l'accident, et la vitesse à laquelle le défendeur roulait doit être considérée en relation avec la vigilance avec laquelle il conduisait.

Madame Welsh, le témoin auquel le savant juge de première instance se réfère, était la conductrice d'une voiture qui s'approchait de la route Lougheed par le chemin Cooper, soit en allant du nord vers le sud, et elle s'était arrêtée à l'intersection du chemin Cooper et de la route Lougheed. Elle a aperçu la chargeuse arrêtée au bout du chemin Cooper sur l'accotement de la route Lougheed et elle l'a vu démarrer. Elle a remarqué le véhicule conduit par Aujla alors qu'il arrivait de l'ouest, et elle l'a décrit comme avançant «très vite». Madame Welsh a reconnu qu'au moment où elle a observé la vitesse de la voiture de Aujla, il faisait nuit (*dark*)—bien qu'il semble que le savant juge de première instance soit parvenu à une conclusion différente dont je parlerai ci-après—et que la seule occasion où elle a pu faire cette observation a été lorsqu'elle

right and saw the lights of the Aujla car approaching the intersection. She also admitted that she was a very inexperienced driver. I am firmly of the opinion that even the evidence of an experienced driver as to the speed at which an automobile approaches at night when his only opportunity of making the observation was from the headlights of the vehicle would be of doubtful validity. The evidence given by Mrs. Welsh under the circumstances which I have outlined is of even less weight and, with respect, I agree with Branca J.A. when he said, "the term 'very fast' of course contributed nothing in the realm of precision because it might well have meant precisely the speed at which Aujla said he was going". The only other evidence as to the speed of the Aujla vehicle was that given by Aujla and by his passenger Saran. The latter was a passenger in the back seat of the vehicle and was simply of the impression that the speed might have been about 60 miles an hour. Aujla himself, on the other hand, was most precise in his evidence of speed and he based his evidence upon actual observation of his speedometer on many occasions as he drove along the road and his positive evidence that he was driving at only 50 miles an hour. It is to be noted that the maximum speed permitted on the Lougheed Highway was 60 miles an hour and there is no evidence apart from the words "very fast" used by Mrs. Welsh to show that Aujla ever exceeded that speed. In my view, and it was the view of the members of the Court of Appeal for British Columbia, he was driving at considerably less than that permitted speed.

The learned trial judge based his findings of fact upon the opinion that at the time that the accident occurred the prevailing conditions were of descending darkness and that visibility could decrease markedly in a short time. The Court of Appeal found and I am of the opinion, with respect, that they were certainly so entitled

a regardé en direction de la route Lougheed, à sa droite, et a vu les phares de la voiture de Aujla qui approchait de l'intersection. Elle a également reconnu qu'elle était une conductrice très inexpérimentée. Je suis fermement convaincu que même le témoignage qu'un conducteur expérimenté pourrait donner sur la vitesse à laquelle un véhicule avance la nuit, s'il se fonde pour faire une telle évaluation sur les seuls phares du véhicule, serait d'une valeur douteuse. Le témoignage que Madame Welsh a présenté dans les circonstances que j'ai décrites est d'une valeur encore moins grande et je souscris respectueusement à l'opinion du Juge d'appel Branca lorsqu'il déclare: [TRADUCTION] «le terme «très vite» n'a, bien entendu, rien apporté dans le domaine de la précision, car cela pouvait bien signifier précisément la vitesse à laquelle Aujla a déclaré rouler». Les seuls autres témoignages sur la vitesse à laquelle le véhicule de Aujla roulait ont été donnés par Aujla lui-même et par son passager Saran. Ce dernier, qui était un passager occupant le siège arrière du véhicule, avait tout simplement l'impression que la vitesse pouvait avoir été d'environ soixante milles à l'heure. Aujla, par contre, a été très précis en parlant de sa vitesse, fondant son témoignage sur le fait qu'il avait vérifié son compteur de vitesse plusieurs fois durant tout le parcours, et sur son affirmation catégorique qu'il ne conduisait qu'à cinquante milles à l'heure. Il convient d'observer que la vitesse maximum autorisée sur la route Lougheed était de soixante milles à l'heure et il n'existe aucune preuve en dehors des mots «très vite» utilisés par Madame Welsh pour démontrer que Aujla ait jamais dépassé cette vitesse. A mon avis, et c'est l'avis des juges de la Cour d'appel de la Colombie-Britannique, il conduisait à une vitesse considérablement moins grande que la vitesse autorisée.

Le savant juge de première instance a fondé ses conclusions de fait sur l'opinion qu'au moment où l'accident s'est produit, les conditions qui régnaient étaient celles de la nuit tombante et que la visibilité pouvait en peu de temps diminuer de façon marquée. La Cour d'appel a conclu, et je suis respectueusement de

to find that this statement was in error and that in fact it was dark when the accident occurred. Those exact words were used by Mrs. Welsh, the witness upon whom the trial judge did chiefly rely and the evidence of all parties was that all vehicles upon the road had their headlights on. This error as to the amount of light would have affected the learned trial judge's view as to the look-out which was being maintained by the driver Aujla. He was of the opinion that that look-out was inadequate and based his conclusion upon the fact that the driver did not even see the tail-light on the loader. The evidence of Bulloch as I have pointed out, was quite convincing that that tail-light was not visible until the vehicle approaching from the rear was something between 50 and 100 feet away from the tail-light. And when it was dark, as distinguished from approaching dark, then, with a tail-light of such limited visibility, the driver approaching from the rear could not perceive the presence of the loader until his own lights hit the rear of the loader. The driver Aujla had said that he saw the loader when he was about 100 feet to the rear thereof. That is almost exactly the illumination which would be cast by his own headlights on low beam and the headlights were on low beam at the time. The driver Aujla driving at 50 miles an hour would have had no chance whatsoever to have stopped his vehicle when his perception of the obstruction on his side of the road caused by the loader was when he was only 100 feet away from it. The driver Aujla attempted to go to his left to pass the loader but, of course, saw that the road was blocked by oncoming traffic and in a state of such sudden emergency then made the desperate attempt to pass the loader on its right, that is, on the shoulder of the road to the right of both vehicles.

cet avis, qu'elle était certainement autorisée à conclure qu'une telle appréciation était erronée et qu'en réalité il faisait nuit quand l'accident s'est produit. Ce sont là les termes exacts utilisés par Madame Welsh, le témoin sur lequel le savant juge de première instance s'est principalement fondé, et il ressort du témoignage de toutes les parties que tous les véhicules circulant sur la route avaient leurs phares allumés. Cet erreur quant au degré de clarté aura influencé l'opinion du juge de première instance sur l'attention apportée par le conducteur Aujla. Il a été d'avis que cette attention avait été insuffisante et sa conclusion repose sur le fait que le conducteur n'a même pas vu le feu arrière de la chargeuse. Ainsi que je l'ai signalé, Bulloch a été tout à fait convaincant dans son témoignage lorsqu'il a indiqué que ce feu arrière n'était pas visible avant que le véhicule approchant par l'arrière ne fût à une distance se situant entre cinquante et cent pieds environ du feu arrière. Et lorsqu'il a fait nuit, ce qui est bien différent de la nuit tombante, alors, avec un feu arrière d'une visibilité si limitée, le conducteur approchant par l'arrière ne pouvait pas remarquer la présence de la chargeuse avant que la lumière de ses propres phares n'en frappent l'arrière. Le conducteur Aujla a déclaré qu'il a vu la chargeuse lorsqu'il est arrivé à cent pieds environ à l'arrière de celle-ci. Ce qui correspond presque exactement à l'éclairage qu'auraient projeté ses propres phares mis à faisceaux-croisement, et ses phares étaient justement à faisceaux-croisement, à ce moment-là. Le conducteur Aujla, roulant à cinquante milles à l'heure, ne pouvait guère avoir la possibilité d'arrêter son véhicule s'il n'apercevait l'obstacle constitué par la chargeuse immobilisée sur son côté de la route qu'au moment seulement où il n'était plus qu'à cent pieds de celle-ci. Le conducteur Aujla a essayé de doubler sur sa gauche, mais il a bien vu que la route était bloquée par les véhicules venant en sens inverse, et alors, se trouvant dans une situation soudaine de danger, il a fait une tentative désespérée pour doubler la chargeuse sur sa droite, c'est-à-dire sur l'accotement de la route, à droite des deux véhicules.

It is trite law that faced with a sudden emergency for the creation of which the driver is not responsible he cannot be held to a standard of conduct which one sitting in the calmness of a courtroom later might determine was the best course. But, even apart from the well-established principle, it is difficult to see what other possible step the driver Aujla could have taken under the circumstances which had occurred that night. Driving at 50 miles an hour on what appeared to be a clear road he perceived a vehicle which, for all practical purposes, was unlit only 100 feet in front of him with traffic approaching him down the lane running to his left. In my view, he could not possibly stop and he had no other course than attempt to go to the right of that vehicle, a course which he took and which he might have succeeded in had the great counterweight across the back of the vehicle been properly illuminated so that the edges of it could be perceived with exactness.

On all of this evidence, the Court of Appeal unanimously came to the conclusion that the finding of negligence against the respondent Aujla could not be maintained. Despite the fact that that finding of fact had been made by a trial judge who had heard the evidence and particularly in view of the fact that he had accepted the credibility of both the witnesses Mrs. Welsh and Mr. Bulloch, in my view, the Court of Appeal was justified in taking such a course. I need not cite authority in detail and it is sufficient to mention *S. S. "Hontestroom" v. S. S. "Sagaporack"*², and *Powell v. Streatham Manor Nursing Home*³.

I would therefore dismiss the appeal against the unanimous judgment of the Court of Appeal for British Columbia in so far as it dealt with

C'est un lieu commun que de considérer que le conducteur qui se trouve devant une situation soudaine de danger dont il n'est pas responsable, ne peut être tenu de se conformer à une ligne de conduite qu'un juge siégeant dans le calme d'une salle d'audience pourrait, plus tard, estimer comme étant la meilleure. Mais, même si on met de côté ce principe bien établi, il est difficile de voir quelle autre solution acceptable le conducteur Aujla aurait pu adopter dans les circonstances survenues cette nuit-là. Conduisant à cinquante milles à l'heure sur ce qui semblait être une route dégagée, il avait aperçu un véhicule qui, à toutes fins utiles, ne laissait voir aucune lumière, à seulement cent pieds devant lui tandis que des véhicules venaient en sens inverse sur la voie située à sa gauche. A mon avis, il n'avait pas la possibilité de s'arrêter et il n'avait d'autre ressource que de passer sur la droite de ce véhicule, solution qu'il a adoptée et qui aurait pu lui permettre de réussir sa tentative si le gros contrepoids placé en travers de l'arrière du véhicule avait été convenablement illuminé de telle sorte que les contours extérieurs du véhicule puissent être distingués avec précision.

Se fondant sur l'ensemble de tous ces témoignages, la Cour d'appel a décidé unanimement que la conclusion qu'il y avait eu négligence de la part de l'intimé Aujla ne pouvait pas être maintenue. En dépit du fait que c'est un juge de première instance, lequel avait entendu les témoignages, qui avait tiré cette conclusion et étant donné surtout que le juge avait reconnu la crédibilité des deux témoins Welsh et Bulloch, j'estime que la Cour d'appel était autorisée à conclure ainsi. Je n'ai pas besoin de citer un grand nombre de précédents, et il me suffit de mentionner les arrêts *S. S. «Hontestroom» v. S. S. «Sagaporack»*², et *Powell v. Streatham Manor Nursing Home*³.

Je suis par conséquent d'avis de rejeter l'appel porté à l'encontre du jugement unanime de la Cour d'appel de la Colombie-Britannique en

² [1927] A.C. 37.

³ [1935] A.C. 243.

² [1927] A.C. 37.

³ [1935] A.C. 243.

liability and affirm the disposition made by that Court in which it found that the appellants were alone responsible.

This, however, does not dispose of the appeal. The appellant had also appealed against the quantum of damage allowed by the Court of Appeal for British Columbia.

The learned trial judge found that the damages were \$34,681 plus \$375 special damages for funeral expenses. In arriving at that figure, the learned trial judge had noted that the widow Rajinder Gill and her five children were all receiving pensions under the provisions of the Canada Pension Plan the present value of which he found to be \$21,318.43. It would appear, therefore, in arriving at the figure of \$34,681 for general damages he had deducted from the damages which he would have found this present value of pension in the amount I have set out.

In the Court of Appeal for British Columbia, the majority, composed of Branca J.A. and Nemetz J.A., were of the opinion that the present value of the pensions payable under the Canada Pension Plan should not be deducted from the damages to be awarded to the respondent Gill and therefore by a majority the judgment of the Court fixed those damages at \$55,999.42 plus \$375 allowed as damages for funeral expenses. Taggart J.A., on the other hand, was of the opinion that the learned trial judge was correct in deducting from the damages which he had found the present value of the Canada Pension Plan.

The Canada Pension Plan is provided for by a statute of the Parliament of Canada which now appears as R.S.C. 1970, c. C-5, and which had previously appeared as 1964-65 (Can.), c. 51.

ce qui concerne la question de la responsabilité, et de confirmer la décision rendue par cette Cour-là, qui a considéré les appelants comme seuls responsables.

Cependant, l'appel n'en est pas réglé pour autant. L'appelante a également interjeté appel quant au montant des dommages-intérêts alloués par la Cour d'appel de la Colombie-Britannique.

Le savant juge de première instance avait fixé le montant des dommages à \$34,681 plus \$375 de dommages spéciaux pour frais funéraires. En parvenant à ce chiffre, le savant juge de première instance a tenu compte du fait que la veuve Rajinder Gill et ses cinq enfants bénéficiaient tous de pensions en vertu des dispositions du *Régime de pensions du Canada*, pensions dont il a estimé la valeur actuelle à \$21,318.43. Il semblerait, par conséquent, que pour arriver au chiffre de \$34,681 pour dommages généraux, il ait déduit des dommages ainsi établis la valeur actuelle de la pension, soit le montant que j'ai indiqué.

La majorité de la Cour d'appel de la Colombie-Britannique, composée des Juges d'appel Branca et Nemetz, a été d'avis que la valeur actuelle des pensions payables en vertu du *Régime de pensions du Canada* ne devait pas être déduite du montant des dommages-intérêts devant être alloués à l'intimée Gill, et par conséquent, par un jugement majoritaire, la Cour a fixé ces dommages-intérêts à \$55,999.42 plus \$375 alloués à titre d'indemnité pour frais funéraires. Par contre, le Juge d'appel Taggart a été d'avis que le savant juge de première instance avait à bon droit déduit la valeur actuelle du régime de pensions des dommages qu'il avait établis.

Le Régime de pensions du Canada est prévu par une loi du Parlement du Canada et figure actuellement au chapitre C-5 des Statuts Révisés du Canada 1970, et il figurait auparavant au chapitre 51 des Statuts du Canada 1964-65.

Nemetz J.A. gave the reasons for the majority in coming to the conclusion that the pension payments under the Canada Pension Plan should not be deducted from the award of damages. In doing so, he relied most strongly on the recent decision of the House of Lords in *Parry v. Cleaver*⁴. That was an appeal dealing with a claim by a police constable for damages due to injuries and was not a fatal accident case as is the present one. However, the *ratio* used in the House of Lords Nemetz J.A. found and, with respect, I agree with him, was most convincing. In the House of Lords the majority of the Law Lords composed of Lord Reid, Lord Pearce and Lord Wilberforce were of the opinion that the pension payment should not be deducted. Lord Pearson and Lord Morris of Borth-y-Gest dissented. It is sufficient to quote two short extracts. Lord Reid said at p. 16:

What, then, is the nature of a contributory pension? Is it in reality a form of insurance or is it something quite different? [Example quoted is omitted.] The products of the sums paid into the pension fund are in fact delayed remuneration for his current work. That is why pensions are regarded as earned income.

But the man does not get back in the end the accumulated sums paid into the fund on his behalf. This is a form of insurance. Like every other kind of insurance, what he gets back depends on how things turn out. He may never be off duty and may die before retiring age, leaving no dependents. Then he gets nothing back. Or he may, by getting a retirement or disablement pension, get much more back than has been paid in on his behalf. I can see no relevant difference between this and any form of insurance. So, if insurance benefits are not deductible in assessing damages and remoteness is out of the way, why should his pension be deductible?

Lord Pearce said at p. 37:

⁴ [1970] A.C.1.

Le Juge d'appel Nemetz a exposé les motifs qui ont amené la majorité de la Cour à conclure que les prestations prévues par le Régime de pensions du Canada ne devraient pas être déduites du montant des dommages. Dans cet exposé, il s'est appuyé principalement sur la récente décision de la Chambre des Lords dans l'affaire *Parry v. Cleaver*⁴. Il s'agissait d'un appel interjeté par un agent de police réclamant des dommages-intérêts pour des blessures reçues, et il ne s'agissait pas, comme dans la présente affaire, d'un accident mortel. Cependant, le Juge d'appel Nemetz a jugé que la *ratio decidendi* utilisée par la Chambre des Lords était très convaincante, et je souscris respectueusement à cet avis. A la Chambre des Lords, la majorité des membres juristes, composée de Lord Reid, Lord Pearce et Lord Wilberforce, ont été d'avis que les prestations ne devraient pas être déduites. Lord Pearson et Lord Morris de Borth-y-Gest ont été dissidents. Il suffit de citer deux courts extraits de ce jugement. Lord Reid a déclaré à la p. 16:

[TRADUCTION] Quelle est donc la nature d'une pension contributive? Est-ce en réalité une forme d'assurance ou est-ce quelque chose de tout à fait différent? [L'exemple cité est omis.] Le produit des sommes versées dans le fonds de pensions constitue, en fait, une rémunération différée du travail actuel. C'est la raison pour laquelle on considère les pensions comme un revenu gagné.

Mais l'intéressé ne recouvre pas à la fin les sommes versées dans le fonds pour son compte et laissées en dépôt. Il s'agit d'une forme d'assurance. Comme toute autre forme d'assurance, ce qu'il recouvre dépend de ce qui arrivera. Il peut n'avoir jamais cessé de travailler et mourir avant l'âge de la retraite, en ne laissant aucune personne à charge. Dans ce cas, il ne reçoit aucune prestation. Ou bien il peut, en obtenant une pension de retraite ou d'invalidité, se faire rembourser bien plus que ce qui a été versé en son nom. Je ne vois aucune différence pertinente entre cette forme d'assurance et les autres formes d'assurance. Ainsi, si les prestations d'assurance ne sont pas déductibles dans l'appréciation des dommages et si la question de l'éloignement n'est pas en cause, pourquoi la pension serait-elle déductible?

Lord Pearce a déclaré à la p. 37:

⁴ [1970] A.C. 1.

If one starts on the basis that *Bradburn's* case (1874) L.R. 10 Ex.1, decided on fairness and justice and public policy, is correct in principle, one must see whether there is some reason to except from it pensions which are derived from a man's contract with his employer. These, whether contributory or non-contributory, flow from the work which a man has done. They are part of what the employer is prepared to pay for his services. The fact that they flow from past work equates them to rights which flow from an insurance privately effected by him. He has simply paid for them by weekly work instead of weekly premiums.

Is there anything else in the nature of these pension rights derived from work which puts them into a different class from pension rights derived from private insurance? Their "character" is the same, that is to say, they are intended by payer and payee to benefit the workman and not to be a subvention for wrongdoers who will cause him damage.

The difficulty is in the present case we are not considering a claim by a person who was injured and who will be receiving certain insurance payments or certain pension or disability allowances we are considering an action under the provisions of the *Families' Compensation Act* of the Province of British Columbia which is that province's counterpart of the *Fatal Accidents Act*. As Nemetz J. A. pointed out, the remedy provided for under Lord Campbell's Act to correct a manifest injustice formerly subsisting at common law was, in the earlier English decisions, much cut down by requiring the deduction of benefits which the widow had received from other sources. Therefore, the British Parliament, and the amendment was followed throughout the Canadian jurisdictions, in 1908 enacted remedial legislation to exclude insurance from being taken into account in the calculation of damages in fatal accident cases. The counterpart of that provision appears in s. 4(4) of the *Families' Compensation Act* of British Columbia and provides:

[TRANSLATION] Si l'on dit au départ que l'arrêt *Bradburn's* (1874), L.R. 10 Exch. 1, rendu selon l'équité, la justice et l'ordre public, est juste en principe, il faut examiner s'il existe quelque motif d'y faire une exception quand il s'agit de pensions qui résultent d'un contrat intervenu entre un individu et son employeur. Celles-ci, qu'elles soient contributives ou non, proviennent du travail de l'individu. Elles font partie de ce que l'employeur est disposé à payer pour ses services. Le fait qu'elles proviennent d'un travail passé les assimile à des droits qui dérivent d'une assurance privée contracté par l'employé. Celui-ci a tout simplement payé ces pensions au moyen d'un travail hebdomadaire au lieu de primes hebdomadaires.

Existe-t-il un autre élément quelconque dans la nature de ces droits à pension découlant d'un travail qui les place dans une catégorie différente des droits à pension découlant d'une assurance privée? Leur «caractère» est le même, c'est-à-dire, l'intention du payeur et du bénéficiaire est d'en faire un avantage pour le travailleur et non une subvention pour ceux qui, par leurs actes fautifs, lui causeront un dommage.

La difficulté qui se présente dans la présente affaire, c'est que nous n'avons pas à examiner la réclamation d'une personne qui a été blessée et qui, de ce fait, recevra des prestations d'assurance, ou une pension, ou des allocations d'invalidité; nous sommes saisis, plutôt, d'une action intentée en vertu des dispositions de la loi dite *Families' Compensation Act* de la province de la Colombie-Britannique, qui constitue la contrepartie, dans cette province, de la loi dite *Fatal Accidents Act*. Comme le Juge d'appel Nemetz l'a signalé, le recours prévu par le Lord Campbell's Act aux fins de rectifier une injustice flagrante qui autrefois existait toujours en common law, s'est trouvé très restreint dans les premières décisions, du fait qu'on exigeait la déduction des prestations que la veuve avait reçues d'autres sources. Par conséquent, le Parlement britannique, et la modification a été adoptée par toutes les provinces canadiennes, a adopté en 1908 une loi réparatrice afin d'empêcher que l'assurance soit prise en ligne de compte dans le calcul des dommages-intérêts à adjuger dans les affaires concernant des accidents mortels. La contrepartie de cette disposition figure dans le par. 4 de l'art. 4 de la loi dite *Families' Compensation Act* de la Colombie-Britannique, qui énonce que:

In assessing damages there shall not be taken into account any sum paid or payable on the death of the deceased under any contract of assurance or insurance.

In 1959, in Great Britain another amendment was enacted to also provide that pension fund benefits should not be taken into account. However, such a provision does not appear in the *Families' Compensation Act* of British Columbia. With respect, I agree with Nemetz J. A. that although the 1959 statutory provision in the United Kingdom does not appear in the British Columbia statute, nevertheless the decision in *Parry v. Cleaver* may be used as assistance in determining whether the provisions of s. 4(4) of the British Columbia statute apply to permit the disregard of pension payments in the present circumstances.

In *Hewson v. Downs*⁵, Park J. considered the question of whether a state disability pension must be deducted from the damages which were payable to a plaintiff seriously injured in an automobile accident. Park J. refused to make such deduction relying on the judgment of the majority of the House of Lords in *Parry v. Cleaver, supra*. It is true that the state pension in the United Kingdom is not an exact counterpart of the Canada Pension Plan but it is on a like basis, that is, persons in the class of pensionable persons are required by statute to make a contribution to the pension plan; the employer makes contribution, and then a pension is payable on retirement or upon becoming disabled, or a pension is payable to the widow and dependent children upon the death of the contributor. The plan, therefore, is an exact substitute for a privately arranged insurance policy made between the deceased person and an insurance company with the benefits payable upon the death or disablement of the insured.

⁵ [1970] 1 Q.B. 73, [1969] 2 W.L.R. 1169.

[TRANSLATION] Dans l'appréciation des dommages, il ne faut tenir compte d'aucune somme versée ou devant être versée au décès du défunt en vertu d'un contrat d'assurance.

En 1959, une autre loi modificative a été adoptée en Grande-Bretagne, en vue également d'empêcher que les prestations de fonds de pensions ne soient prises en ligne de compte. Cependant, une telle disposition ne figure pas dans le *Families' Compensation Act* de la Colombie-Britannique. Respectueusement, je suis d'accord avec le Juge d'appel Nemetz pour reconnaître que bien que la disposition législative adoptée en Grande-Bretagne en 1959 ne figure pas dans la loi de la Colombie-Britannique, on peut néanmoins avoir recours à la décision rendue dans l'affaire *Parry v. Cleaver* pour établir si, dans les circonstances présentes, les dispositions du par. 4 de l'art. 4 de la loi de la Colombie-Britannique s'appliquent de telle manière qu'on puisse ne pas tenir compte des paiements reçus en vertu d'une pension.

Dans l'affaire *Hewson v. Downs*⁵, le Juge Park a examiné la question de savoir si une pension d'invalidité de l'État doit être déduite des dommages-intérêts payables à un demandeur gravement blessé dans un accident de voiture. Le Juge Park a refusé d'opérer une telle déduction, s'appuyant sur le jugement rendu par la majorité de la Chambre des Lords dans l'affaire *Parry v. Cleaver* (précitée). Il est vrai qu'en Grande-Bretagne, la pension de l'État ne constitue pas le pendant exact du Régime de pensions du Canada, mais elle est établie sur une base semblable, c'est-à-dire que la catégorie de personnes ayant droit à la pension de retraite est tenue par la loi de contribuer au régime de pensions; l'employeur verse des contributions, et ensuite une pension est versée au moment où une personne prend sa retraite ou devient invalide, ou bien une pension est versée à la veuve et aux enfants à charge au décès du cotisant. Le régime, par conséquent, remplace exactement une police d'assurance qui aurait été contractée

⁵ [1970] 1 Q.B. 73, [1969] 2 W.L.R. 1169.

There is an element of risk to both the contributor under the Canada Pension Plan and to the Government which pays the benefits under the plan. It may well be that a person who is a contributor may make but a few payments and then become disabled and be paid pension amounts over a long period, on the other hand, the contributor may contribute for a very long number of years and then upon retirement die within a few months so that very little pension benefit is obtained.

There are, of course, many forms of insurance and surely one of them may be considered to be the social insurance now exemplified by the Canada Pension Plan. In so far as the word "contract" is concerned, there is, in result, a contract between the contributor to the Canada Pension Plan and the Government which, by virtue of the statute, exacts from such contributor weekly deductions from his wages. One must keep in mind the evident remedial character of s. 4(4) of the *Families' Compensation Act*. I am therefore of the opinion that pensions payable under the Canada Pension Plan are so much of the same nature as contracts of insurance that they also should be excluded from consideration when assessing damages under the provisions of that statute.

I am fortified in this view by the consideration of two cases in this Court separated by about eighty years.

In *Grand Trunk Railway v. Beckett*⁶, the Court considered an action for damages for the death of a person by the negligence of the railway. The very brief report includes this note at p. 714:

⁶ (1887), 16 S.C.R. 713.

personnellement par la personne décédée chez une compagnie d'assurance privée, avec prestations payables au décès ou au moment de l'invalidité de l'assuré. Le Régime de pensions du Canada implique un élément de risque tant pour le cotisant que pour le gouvernement qui verse des prestations en vertu de ce régime. Il peut très bien arriver que le cotisant ne fasse que quelques versements et se trouve ensuite en état d'incapacité et reçoive des prestations de pension pendant une longue durée, et d'un autre côté, le cotisant peut verser des contributions pendant de nombreuses années et ensuite, après avoir pris sa retraite, décéder en l'espace de quelques mois, de façon à ne recevoir que très peu de prestations.

Il y a certainement de nombreuses formes d'assurance, et l'on peut indubitablement considérer l'assurance sociale, telle qu'elle est actuellement illustrée par le Régime de pensions du Canada, comme l'une de ses formes. En ce qui concerne le mot «contrat», il existe effectivement un contrat entre le cotisant au Régime de pensions du Canada et le gouvernement qui prélève, en vertu de la loi, des déductions hebdomadaires sur son salaire. On doit se souvenir du caractère manifestement réparateur du par. 4 de l'art. 4 du *Families' Compensation Act*. Je suis par conséquent d'avis que les pensions payables en vertu du Régime de pensions du Canada présentent un caractère tellement semblable aux contrats d'assurance ordinaires qu'elles doivent également ne pas entrer en ligne de compte dans l'évaluation des dommages effectuée en vertu des dispositions du *Families' Compensation Act*.

Deux affaires, dont cette Cour a eu à connaître à environ quatre-vingts ans d'intervalle, viennent renforcer mon opinion.

Dans l'affaire *Grand Trunk Railway c. Beckett*⁶, la Cour a examiné une action en dommages-intérêts intentée à cause d'un accident mortel causé par la négligence de la compagnie de chemin de fer. Dans le sommaire, très bref, on trouve, à la p. 714, le commentaire suivant:

⁶ (1887), 16 R.C.S. 713.

The life of the deceased was insured, and on the trial the learned judge deducted the amount of the insurance from the damages assessed. The Divisional Court overruled this, and directed the verdict to stand for the full amount found by the jury. This was affirmed by the Court of Appeal.

Again, in *Commission des Accidents du Travail de Québec v. Lachance*⁷, a judgment of this Court delivered on October 5, 1971, this Court considered an action by the widow of an employee of the Commission who had been killed while on duty by the negligence of another employee. It was part of the Commission's appeal to the Court of Appeal of Quebec and again to this Court that the award in favour of the widow should be reduced by the amount of a pension in the sum of \$96 per month which was payable to the widow. The source of that pension could have been under the provisions of the Quebec *Workmen's Compensation Act* or the *Pension Act* of the Province of Quebec, R.S.Q. 1941, c. 13. The majority of the Court of Appeal confirmed the decision of the Superior Court in refusing to make a deduction because of such pension. The reasons for the majority were given by Brossard J. A., and the Chief Justice of Canada in giving judgment in this Court referred with approval to these reasons and to the rationale adopted, saying, at p. 433:

... the learned judge came to the conclusion that appellant could not rely, in support of a reduction or lessening of its responsibility, on facts which do not concern it, and which would have come into existence on the death of Fernand Chrétien in any case, independently and with no relation to the tortious nature of the event resulting in damage.

The Chief Justice of this Court continued:

In the case at hand I must say that, with all respect for the opposite view, I concur in the conclusions of the majority opinion.

And at p. 434 he said:

[TRADUCTION] Le défunt était assuré sur la vie, et au procès le savant juge a déduit le montant de l'assurance du montant des dommages établis. La Divisional Court a annulé cette décision, et elle a ordonné que le verdict soit maintenu intégralement pour la somme allouée par le jury. La Cour d'appel a confirmé ce jugement.

Plus tard, dans l'arrêt *Commission des Accidents du Travail de Québec c. Lachance*⁷, prononcé par cette Cour le 5 octobre 1971, cette Cour a examiné l'action intentée par la veuve d'un employé de la Commission qui avait été tué, alors qu'il était de service, par suite de la négligence d'un autre employé. L'appel que la Commission avait interjeté devant la Cour d'appel du Québec et devant cette Cour demandait, notamment, que le montant des dommages-intérêts alloués à la veuve soit réduit du montant d'une pension mensuelle de \$96 payable à la veuve. Cette pension existait en vertu des dispositions de la *Loi des Accidents du Travail* du Québec ou de celles de la *Loi des Pensions* du Québec, S.R.Q. 1941, c. 13. La majorité de la Cour d'appel avait confirmé la décision de la Cour supérieure en refusant d'ordonner qu'une déduction soit effectuée en raison de cette pension. Les motifs de la majorité avaient été exposés par le Juge d'appel Brossard, et le Juge en chef du Canada, en prononçant le jugement de cette Cour, s'est reporté avec approbation à ces motifs ainsi qu'au raisonnement suivi, déclarant, à la p. 433:

... le savant juge est venu à la conclusion que l'appelante ne pouvait invoquer, à l'appui d'une diminution ou d'une atténuation de sa responsabilité des faits qui lui sont étrangers et qui se seraient, de toute manière, réalisés au décès de Fernand Chrétien, indépendamment et sans le concours du caractère délictueux de l'événement dommageable.

Le Juge en chef de cette Cour a poursuivi:

Dans le cas qui nous occupe, je dois dire, avec tout respect pour l'opinion contraire, que je partage les conclusions auxquelles en sont venus les juges de la majorité.

Et à la p. 434, il a déclaré:

⁷ [1973] S.C.R. 428.

⁷ [1973] R.C.S. 428.

If, on the other hand, as I believe, this is a pension paid to an employee's widow under the *Pension Act*, it follows that being a contributory pension, it is not to be taken into account in assessing these damages, as was ruled by the Judicial Committee of the Privy Council in *Miller v. Grand Trunk R. Co.*, [1906] A.C. 187.

For these reasons, I would dismiss the appeal of the appellants as to the quantum of damages as well as liability. In the result, the appeal will be dismissed as against the respondent Gill with costs in this Court. I see no reason to vary the judgment of the Court of Appeal and of the learned trial judge as well that the appellants here do pay to Gill 100 per cent of the costs.

In so far as the respondent Aujla is concerned, the situation is somewhat puzzling. Notice of appeal was served on the respondent Aujla. The respondent appeared by counsel and submitted a factum, yet the factum filed by the appellants does not request any variation to hold the defendant Aujla grossly negligent, the only situation upon which he should become liable for any portion of the judgment. The result of my judgment is that I would not find that the defendant Aujla was either negligent or liable. Under the circumstances, the only conclusion must be that the appellants must pay to the respondent Aujla his costs of this appeal.

Appeal dismissed with costs.

Solicitor for the defendants, appellants: F. E. Dent, Vancouver.

Solicitors for the plaintiff, respondent: Braidwood, Nuttall, MacKenzie, Brewer & Co., Vancouver.

Solicitors for the defendant, respondent: Thompson & McConnell, Vancouver.

Si, d'autre part, il s'agit, comme je le crois, d'une pension payée à la veuve d'un fonctionnaire en vertu de la *Loi des Pensions*, il s'ensuit que cette pension, étant une pension contributive, il n'y a pas lieu d'en tenir compte dans l'évaluation de ces dommages, selon qu'il a été jugé par le comité judiciaire du Conseil privé dans *Miller c. Grand Trunk R. Co.*, [1906] A.C. 187.

Pour ces motifs, je suis d'avis de rejeter l'appel des appelants tant sur la question du montant des dommages que sur celle de la responsabilité. En conséquence, l'appel sera rejeté quant à l'intimée Gill avec dépens en cette Cour. Je ne vois aucune raison de modifier l'ordonnance de la Cour d'appel et du savant juge de première instance suivant laquelle les appelants en cette Cour doivent payer à l'intimée Gill 100 pour cent des dépens.

En ce qui concerne l'intimé Aujla, la situation présente un caractère quelque peu ambigu. Celui-ci a reçu signification de l'avis d'appel. Il a comparu par procureur et a produit un factum. Cependant, dans le factum que les appelants ont déposé, ceux-ci ne demandent aucune modification aux fins de considérer l'intimé Aujla coupable de négligence grossière, seul cas dans lequel il pourrait être tenu responsable pour partie. Mon jugement a pour effet d'exclure toute conclusion de ma part imputant de la négligence ou une responsabilité à Aujla. Dans ces conditions, la seule conclusion qui s'impose est que les appelants doivent payer à l'intimé Aujla les dépens qu'il a subis dans l'appel interjeté à cette Cour.

Appel rejeté avec dépens.

Procureur des défendeurs, appelants: F. E. Dent, Vancouver.

Procureurs de la demanderesse, intimée: Braidwood, Nuttall, MacKenzie, Brewer & Co., Vancouver.

Procureurs du défendeur, intimé: Thompson & McConnell, Vancouver.