

Bonnie Jo-Anne Corothers and Donald Wayne Corothers (*Plaintiffs*) *Appellants*;

and

Ostop Slobodian, J. Kearns Transport Ltd., Thomas Russell Poupard and Guaranty Trust Company of Canada as administrator of **Neil Francis Poupard**, deceased (*Defendants*) *Respondents*.

1974: June 6; 1974: October 1.

Present: Laskin C.J. and Martland, Judson, Ritchie, Spence, Pigeon, Dickson, Beetz and de Grandpré JJ.

ON APPEAL FROM THE COURT OF APPEAL FOR SASKATCHEWAN

Negligence—Head-on collision obstructing highway—Occupants of vehicle injured—Driver of following car running along side of highway to seek aid—Injured by oncoming truck while signalling it to stop—Rescuer entitled to indemnity from original wrongdoer.

On January 21, 1970, at about 7:45 p.m., the appellant C was driving alone in her husband's car in a westerly direction on the Trans Canada Highway. She was following at a distance of some 200 feet a Monarch car, when suddenly a Volvo collided head-on with the Monarch which was on its proper side of the road. The Volvo was driven by the respondent P and was the property of his father. It broke in two pieces, scattering the bodies of its three occupants on the highway and in the ditch. The Monarch was stopped dead. C swerved to the left and managed to drive through the wreckage. Her car came to rest almost completely on the shoulder, on her left-hand side of the road, some 40 or 50 feet past the Monarch.

C promptly got out of her car, leaving the headlights on, and went to the Monarch where she helped the injured driver. She saw that the latter's wife was also seriously injured and then went for help. She ran in a westerly direction and had covered only some 50 feet beyond her own car when she saw an oncoming motor vehicle. It was a big semi-trailer tank truck owned by the respondent transport company and driven by the respondent S. She waved her arms over her head signalling the truck to stop. The driver jammed the brakes, his truck jack-knifed and went into the ditch, coming to a stop somewhat ahead of C's car. In this process, the right rear dual tandem

Bonnie Jo-Anne Corothers et Donald Wayne Corothers (*Demandeurs*) *Appelants*;

et

Ostop Slobodian, J. Kearns Transport Ltd., Thomas Russell Poupard et Guaranty Trust Company of Canada administratrice de feu **Neil Francis Poupard** (*Défendeurs*) *Intimés*.

1974: le 6 juin; 1974: le 1^{er} octobre.

Présents: Le juge en chef Laskin et les juges Martland, Judson, Ritchie, Spence, Pigeon, Dickson, Beetz et de Grandpré

EN APPEL DE LA COUR D'APPEL DE LA SASKATCHEWAN

Négligence—Collision frontale obstruant la route—Passagers blessés dans un véhicule—La conductrice d'une voiture qui suivait court le long de la route pour chercher du secours—Blessée par un camion alors qu'elle fait signe d'arrêter—Le sauveteur a recours contre l'auteur de la collision.

Le 23 janvier 1970, vers 19h45, l'appelante C conduisait seule la voiture de son mari en direction ouest sur la Transcanadienne. Elle suivait, à 200 pieds de distance environ, une Monarch, quand tout d'un coup une Volvo a heurté de face la Monarch qui était du bon côté de la route. La Volvo, conduite par l'intimé P, appartenait à son père. Elle a été coupée en deux, éjectant les corps de ses trois occupants sur la route et dans le fossé. La Monarch a été arrêtée net. C a dévié vers la gauche et a réussi à se frayer un chemin à travers les débris. Sa voiture est venue s'arrêter presque entièrement sur l'accotement gauche de la chaussée, quelque 40 ou 50 pieds au-delà de la Monarch.

C est immédiatement sortie de sa voiture laissant les phares allumés, et s'est dirigée vers la Monarch où elle a aidé le conducteur blessé. Elle a vu que la femme de ce dernier était également sérieusement blessée et elle est allée chercher du secours. Elle a couru en direction ouest et elle avait dépassé sa voiture de quelque 50 pieds seulement lorsqu'elle vit venir un véhicule. Il s'agissait d'un gros camion-citerne semi-remorque appartenant à la compagnie de transport intimée et conduit par l'intimé S. Elle agita les bras au-dessus de sa tête pour faire signe au chauffeur du camion de s'arrêter. Le chauffeur écrasa les freins ce qui fit faire un saut carapé au

wheels of the tank truck struck C and she was found by the driver lying beside them in the ditch, severely injured.

At the time of the accident, the tank truck was being driven at 58 miles per hour on what S said was "a wet road" and other witnesses said was "an icy road". The headlights were on low beam.

An action brought by C and her husband against all the respondents was dismissed at trial and an appeal was dismissed by the Court of Appeal. The appellants then appealed to this Court.

Held (Laskin C.J. and Spence, Pigeon and Beetz JJ. dissenting in part): The appeal against the owner of the Volvo and the administrator of P's estate should be allowed; the appeal against S and the owner of the tank truck should be dismissed.

Per Martland, Judson, Ritchie, Dickson and de Grandpré JJ.: P's negligence, the sole cause of the collision between the Volvo and the Monarch, gave rise to an independent and direct obligation to C which continued so long as she was engaged in her attempt at rescue. The potential danger to which C was exposed by reason of her presence on the south shoulder of the highway was a reasonably foreseeable consequence of P's negligence which was a cause, if not the only cause, of C's injury.

On the question of whether or not S was guilty of any negligence which caused or contributed to the injury sustained by C, it was not found that the Courts below were wrong in failing to find that the condition of the highway traversed by S before and at the time of the jack-knifing was such as to have alerted him to any potential danger in travelling it at 58 m.p.h., which was less than the maximum speed limit. The fact that while driving with his lights on low beam, in the conditions which prevailed, S was unable to stop within the range of his visibility did not give rise to a presumption of negligence on his part. As the event turned out, it was a mistake for S to apply his brakes as he did and it was possible that if he had used his hand brake he could have kept his vehicle under better control, but, appreciating that there had been an accident just ahead of him and faced with a gesticulating woman on the side of the highway, he was acting in a moment of imminent

camion qui prit le fossé pour s'arrêter un peu avant la voiture de C. Au cours de cette manœuvre, C fut frappée par les roues jumelées en tandem du côté arrière droit du camion-citerne et le chauffeur l'a retrouvé gisant près d'elles dans le fossé, grièvement blessée.

Au moment de l'accident, le camion-citerne roulait à 58 milles à l'heure sur ce que S a dit être «une route mouillée» et que d'autres témoins ont dit être «une route glacée». Les feux étaient à faisceau-croisement.

Une action intentée par C et son époux contre tous les intimés a été déboutée en première instance et un appel a été rejeté par la Cour d'appel. Les appelants ont ensuite interjeté appel devant cette Cour.

Arrêt (le juge en chef Laskin et les juges Spence, Pigeon et Beetz dissidents en partie): Le pourvoi contre le propriétaire de la Volvo et l'administratrice de la succession de P doit être accueillie. Le pourvoi contre S et le propriétaire du camion-citerne doit être rejeté.

Les juges Martland, Judson, Ritchie, Dickson et de Grandpré: La négligence de P, la seule cause de la collision entre la Volvo et la Monarch, a donné naissance à une obligation indépendante et directe envers C, obligation qui a continué tant que celle-ci a poursuivi sa tentative de sauvetage. Le danger potentiel auquel C a été exposée en raison de sa présence sur l'accotement sud de la route était une conséquence raisonnablement prévisible de la négligence de P, laquelle a été une cause, sinon la seule, des blessures subies par C.

Sur la question de savoir si S a été ou non coupable de quelque négligence qui aurait causé les blessures subies par C ou qui y aurait contribué, on n'a pas conclu que les cours d'instance inférieure avaient commis une erreur en ne concluant pas que la condition de la route parcourue par S avant et au moment du saut carapé de sa remorque était telle qu'il aurait dû prévoir la possibilité d'un danger en circulant à 58 milles à l'heure, ce qui était moins que la vitesse maximum permise. Le fait que bien qu'il conduisît avec ses phares à faisceau-croisement dans les conditions qui existaient alors, S a été incapable d'arrêter dans les limites de son champ de visibilité ne donnait pas naissance à une présomption de négligence de sa part. La suite des événements a démontré que S a commis une erreur en freinant comme il l'a fait et il est possible que s'il s'était servi du frein à levier il aurait pu mieux garder son véhicule sous contrôle, mais il a jugé qu'un accident s'était produit immédia-

emergency and his error of judgment could not be classified as actionable negligence.

Per Laskin C.J. and Spence, Pigeon and Beetz JJ., dissenting in part: The action should be allowed against all the defendants jointly and severally. The case was not one in which there were sufficient reasons for apportioning the responsibility otherwise than equally as between the truck driver and the owner on the one hand, and the owner of the Volvo and the estate of its deceased driver on the other.

The onus placed on S under *The Vehicles Act*, R.S.S. 1965, c. 377, s. 169(1), to exculpate himself was not discharged. It was not contended that C had been in any way negligent and, therefore, the only proper approach to the question of the liability of S was to ask whether he had shown that it was due to an inevitable accident that his vehicle hit a pedestrian. Even apart from the statutory provision, there was a *prima facie* case of negligence against him on the basis of *res ipsa loquitur*. On his admission, the accident might have been avoided had he not braked so hard or driven into the ditch so soon, and this meant that he had not shown that the accident could not have been avoided by reasonable care. Also, it could not be said that he had shown reasonable care when, on his own admission, he was driving at such a speed that he could not stop in his range of visibility with the lights he was using.

P's negligence resulting in the head-on collision with the Monarch and the consequent emergency was a contributory cause of C's injuries. The situation of peril created by P had not ended when C ran for help. To say that she was not then acting in danger nor anticipating any danger created by the acts of P was to ignore the realities of the situation. What she was doing was nothing but the proper reaction to those acts and an attempt to avoid or to mitigate some of their consequences.

[*Videan v. British Transport Commission*, [1963] 2 Q.B. 650; *Horsley v. MacLaren*, [1972] S.C.R. 441, applied; *Wagner v. International R. Co. (N.Y.)* (1921), 232 N.Y. Rep. 176; *Baker v. T.E. Hopkins & Son Ltd.*, [1959] 1 W.L.R. 966; *Haynes v. Harwood*, [1935] 1 K.B. 146; *Chapman v. Hearse* (1961), 106

tement devant lui et il a fait face à une femme gesticulant sur le côté de la route. Dans les circonstances, il a agi dans un moment de situation critique éminente et son erreur de jugement ne peut être classée comme une négligence donnant lieu à poursuites.

Le juge en chef Laskin et les juges Spence, Pigeon et Beetz, dissidents en partie: L'action doit être accueillie contre tous les défendeurs conjointement et solidairement. Il ne s'agit pas d'un cas où il y avait des motifs suffisants pour répartir la responsabilité autrement que de façon égale entre le chauffeur du camion et son propriétaire d'une part et le propriétaire de la Volvo et la succession de son conducteur d'autre part.

S ne n'est pas acquitté du fardeau de la preuve que lui imposait le par. (1) de l'art. 169 du *The Vehicles Act*, R.S.S. 1965, c. 377. On n'a pas soutenu que C avait de quelque façon été négligente et par conséquent la seule façon d'envisager correctement la question de la responsabilité de S était de se demander s'il a démontré que son véhicule a heurté un piéton à cause d'un accident inévitable. Même en dehors de la disposition législative, il existait une preuve *prima facie* de négligence à son encontre sur la base de la *res ipsa loquitur*. De son propre aveu, l'accident aurait pu être évité s'il n'avait pas freiné si fort et ne s'était pas dirigé dans le fossé si vite, et cela signifie qu'il n'a pas démontré qu'il ne pouvait pas éviter l'accident en apportant un soin raisonnable. Aussi on ne pourrait pas dire qu'il a apporté tout le soin nécessaire lorsqu'il admet lui-même qu'il conduisait à une vitesse telle qu'il ne pouvait s'arrêter dans son champ de visibilité compte tenu de la puissance du faisceau qu'il utilisait.

La négligence de P qui a entraîné la collision frontale avec la Monarch et la situation d'urgence qui s'ensuivit ont été une cause contributive des blessures de C. La situation périlleuse créée par P n'avait pas cessé lorsque C a couru chercher du secours. Dire qu'elle n'agissait pas alors sous le coup du danger et qu'elle n'envisageait pas de danger résultant des agissements de P, c'est méconnaître la réalité de la situation. Face à ces agissements, sa réaction a été simplement normale, elle n'a fait qu'essayer d'éviter ou atténuer certaines de leurs conséquences.

[Arrêts appliqués: *Videan v. British Transport Commission*, [1963] 2 Q.B. 650; *Horsley c. MacLaren*, [1972] R.C.S. 441. Arrêts mentionnés: *Wagner v. International R. Co. (N.Y.)* (1921), 232 N.Y. Rep. 176; *Baker v. T.E. Hopkins & Son Ltd.*, [1959] 1 W.L.R. 966; *Haynes v. Harwood*, [1935] 1 K.B. 146;

C.L.R. 112; *Winnipeg Electric Company v. Geel*, [1932] A.C. 690; *Morris v. Luton Corporation*, [1946] K.B. 114; *McMillan v. Murray*, [1935] S.C.R. 572, referred to.]

APPEAL from a judgment of the Court of Appeal for Saskatchewan¹, affirming a judgment of Davis J. dismissing the appellants' claim against all the respondents for damages sustained by the female appellant in a highway accident. Appeal allowed against two of the respondents and dismissed against the two remaining respondents, Laskin C.J. and Spence, Pigeon and Beetz JJ. dissenting in part.

James A. Griffin, Q.C., and Clarence W. Vause, for the plaintiffs, appellants.

John B. Goetz, Q.C., and Hugh D. McLaren, for the defendants, respondents, T.R. Poupard and Guaranty Trust Company of Canada.

L. J. Billesberger, for the defendants, respondents, Ostop Slobodian and J. Kearns Transport Ltd.

The judgment of Laskin C.J. and Beetz J. was delivered by

THE CHIEF JUSTICE (*dissenting in part*)—I agree with my brother Ritchie that the liability of Poupard to Mrs. Corothers may properly be assessed in terms of the rescue doctrine, now a well-accepted principle in this Court respecting liability in negligence. However, on the question of the liability of Slobodian, I am in agreement with my brother Pigeon.

I would dispose of this appeal as proposed by my brother Pigeon.

The judgment of Martland and de Grandpré JJ. was delivered by

DE GRANDPRÉ J.—I have read the reasons for judgment prepared for delivery by my brother Ritchie and I would dispose of the appeal in the fashion suggested by him.

¹(1973), 36 D.L.R. (3d) 597.

Chapman v. Hearse (1961), 106 C.L.R. 112; *Winnipeg Electric Company v. Geel*, [1932] A.C. 690; *Morris v. Luton Corporation*, [1946] K.B. 114; *McMillan c. Murray*, [1935] R.C.S. 572.]

POURVOI à l'encontre d'un jugement de la Cour d'appel de la Saskatchewan¹, confirmant un jugement du juge Davis rejetant la réclamation des appelants contre tous les intimés pour les dommages subis par l'appelante dans un accident d'automobile. Pourvoi accueilli contre deux des intimés et rejeté contre les deux autres, le juge en chef Laskin et les juges Spence, Pigeon et Beetz étant dissidents en partie.

James A. Griffin, c.r., et Clarence W. Vause, pour les demandeurs, appelants.

John B. Goetz, c.r., et Hugh D. McLaren, pour les défendeurs, intimés, T.R. Poupard et Guaranty Trust Company of Canada.

L. J. Billesberger, pour les défendeurs, intimés, Ostop Slobodian et J. Kearns Transport Ltd.

Le jugement du juge en chef Laskin et du juge Beetz a été rendu par

LE JUGE EN CHEF (*dissident en partie*)—Je suis d'accord avec mon collègue le juge Ritchie que la responsabilité de Poupard envers M^{me} Corothers peut à juste titre être jugée conformément à la théorie du sauvetage, un principe maintenant bien accepté en cette Cour à l'égard de la responsabilité pour négligence. Cependant, sur la question de la responsabilité de Slobodian, je suis d'accord avec mon collègue le juge Pigeon.

Je déciderais de ce pourvoi comme le propose mon collègue le juge Pigeon.

Le jugement des juges Martland et de Grandpré a été rendu par

LE JUGE DE GRANDPRÉ—J'ai lu les motifs de jugement que mon collègue le juge Ritchie a préparés pour dépôt et je déciderais ce pourvoi de la façon qu'il le propose.

¹(1973), 36 D.L.R. (3d) 597.

On the facts of this case, in the light of the evidence that Mrs. Corothers was just starting on her errand of mercy at the time of the accident, I share the view that the rescuer is entitled to indemnity from the original wrongdoer. At this time, there is no need for this Court to go any further. I leave to some other occasion the determination of the wrongdoer's liability should the factors of time and space be different, *e.g.* if Mrs. Corothers had been injured two miles further west when approaching the farm towards which she was heading.

And it is precisely because the events relevant to this case took place within narrow confines of time and space that I concur in the findings that the truck driver was not negligent. His reaction to apply the brakes hard was a natural one when he saw a gesturing pedestrian and realized that an accident must have occurred "there".

The judgment of Judson, Ritchie and Dickson JJ. was delivered by

RITCHIE J.—This is an appeal from a judgment of the Court of Appeal of Saskatchewan affirming the judgment rendered at trial by Mr. Justice C. S. Davis whereby he had dismissed the appellants' claim against all the respondents for damages sustained by Mrs. Corothers when she was struck by a semi-trailer truck operated by the respondent Slobodian and owned by J. Kearns Transport Ltd., while running along the side of the highway to seek aid for a man and his wife who had been seriously injured in a head-on collision between the Monarch car in which they were driving and a Volvo owned by the respondent Thomas Russell Poupard and driven by his son, who was unfortunately killed in the accident.

I have had the benefit of reading the reasons for judgment prepared for delivery by my brother Pigeon and I am, generally speaking, in accord with his careful analysis of the facts

Sur les faits de l'espèce, à la lumière de la preuve suivant laquelle la mission de bienfaisance qu'entreprenait M^{me} Corothers ne faisait que débiter au moment de l'accident, je suis d'avis moi aussi que le sauveteur a droit à une indemnité de la part du premier auteur. A ce moment-ci, cette Cour n'a pas besoin d'aller plus loin. Décider quelle pourrait être la responsabilité de l'auteur de la faute si les facteurs de temps et d'espace étaient différents, par exemple si M^{me} Corothers avait été blessée deux milles plus loin à l'ouest en approchant de la ferme vers laquelle elle se dirigeait, sera pour une autre fois.

Et c'est précisément parce que les faits pertinents en l'espèce se sont produits dans d'étroites limites de temps et d'espace que je souscris aux conclusions suivant lesquelles le conducteur du camion n'a pas été négligent. Sa réaction de freiner à fond, lorsqu'il a vu un piéton gesticulant et s'est rendu compte qu'il devait y avoir eu un accident «là», a été une réaction normale.

Le jugement des juges Judson, Ritchie et Dickson a été rendu par

LE JUGE RITCHIE—Ce pourvoi est à l'encontre d'un arrêt de la Cour d'appel de la Saskatchewan confirmant le jugement rendu en première instance par M. le juge C.S. Davis qui a rejeté la réclamation des appelants contre tous les intimés pour les blessures subies par M^{me} Corothers lorsqu'elle a été heurtée par un camion semi-remorque conduit par l'intimé Slobodian et appartenant à J. Kearns Transport Ltd. M^{me} Corothers a été blessée alors qu'elle courait sur le côté de la grande route cherchant du secours pour un homme et sa femme qui avaient été sérieusement blessés dans une collision frontale entre la voiture Monarch dans laquelle ils voyageaient et une voiture Volvo appartenant à l'intimé Thomas Russell Poupard et conduite par son fils, qui malheureusement a été tué dans l'accident.

J'ai eu l'avantage de lire les motifs de jugement que mon collègue le juge Pigeon a préparés pour dépôt et je suis, de façon générale, d'accord avec son analyse soigneuse des faits

giving rise to the action which is the subject-matter of this appeal.

There does not appear to be any dispute about the fact that Neil Francis Poupard, who was driving his father's Volvo car in an easterly direction, was on his wrong side of the highway when he collided head-on with a Monarch driven by Anton Hammerschmid, and that his negligence was the sole cause of that collision.

The immediate results of the collision between the two vehicles are, as I have indicated, fully and accurately described in the reasons for judgment of my brother Pigeon and disclose that when Mrs. Corothers came upon the scene immediately after the impact she was faced with a situation of the utmost gravity, dead bodies were strewn over the highway which was also blocked by debris and the remains of the two vehicles. She turned her attention at once to the condition of the driver of the Monarch and his wife; the driver was unable to get to his feet, his face was covered with blood coming from his nose and eyes, he had difficulty in breathing and his leg was also bleeding profusely. His wife was lying partially on the floor of the car unconscious and making no sound except a low moan. The appellant's action in running up the highway to seek help as she did was, in my opinion, more than justified by the imminent peril in which she found the Hammerschmids. It was indeed a question of life and death as the subsequent death of Mrs. Hammerschmid unhappily demonstrated, and it was a situation for which the driver of the Volvo was solely responsible.

Mrs. Corothers was, in my opinion, a true "rescuer" as that role was described by Cardozo J. in *Wagner v. International R. Co. (N.Y.)*², at p. 180, where he said:

Danger invites rescue. The cry of distress is the summons to relief. The law does not ignore these reactions of the mind in tracing conduct to its conse-

dont découle l'action qui fait l'objet de ce pourvoi.

Il ne semble pas y avoir de désaccord sur le fait que Neil Francis Poupard, qui conduisait la Volvo de son père en direction est, était sur le mauvais côté de la route lorsqu'il heurta de face une Monarch conduite par Anton Hammerschmid et que la négligence de Poupard a été la seule cause de la collision.

Les conséquences immédiates de la collision entre les deux voitures sont, comme je l'ai mentionné, complètement et exactement décrites dans les motifs de mon collègue le juge Pigeon. L'une de ces conséquences est que lorsque M^{me} Corothers arriva sur les lieux, immédiatement après la collision, elle se trouva face à une situation d'une gravité extrême. Des cadavres jonchaient la route qui était obstruée aussi par les débris et les restes des deux voitures. Elle porta immédiatement son attention sur l'état du conducteur de la Monarch et de sa femme; le conducteur était incapable de se lever, il avait le visage couvert du sang coulant de son nez et de ses yeux, il respirait difficilement et il saignait aussi abondamment d'une jambe. Son épouse étendue partiellement sur le plancher de la voiture était inconsciente et n'émettait aucun son, sauf de faibles gémissements. Le geste de l'appelante, courant sur la route pour chercher du secours comme elle l'a fait, était, à mon avis, plus que justifié par la situation éminemment périlleuse dans laquelle elle a trouvé les époux Hammerschmid. Il y avait là effectivement une question de vie et de mort, ce que le décès subséquent de M^{me} Hammerschmid a malheureusement démontré, et il s'agissait d'une situation dont le conducteur de la Volvo était le seul responsable.

M^{me} Corothers était, à mon avis, un véritable «sauveteur», suivant la description donnée à ce rôle par le juge Cardozo dans l'arrêt *Wagner v. International R.R. (N.Y.)*², à la p. 180, où il dit:

[TRADUCTION] Le danger appelle le sauvetage. Le cri de détresse représente la demande pressante d'aide. Le droit ne met pas de côté ces réactions de

² (1921), 232 N.Y. Rep. 176.

² (1921), 232 N.Y. Rep. 176.

quences. It recognises them as normal. It places their effects within the range of the natural and probable. The wrong that imperils life is a wrong to the imperilled victim; it is a wrong also to his rescuer . . . The risk of rescue, if only it be not wanton, is born of the occasion. The emergency begets the man. The wrongdoer may not have foreseen the coming of a deliverer. He is accountable as if he had.

This language was expressly adopted by Willmer L.J. in *Baker v. T. E. Hopkins & Son Ltd.*³, at p. 981.

The duty of a wrongdoer to the rescuer of his victim was developed in the United States of America some time before it received authoritative approval in England where it had sometimes been held that the doctrine of voluntary assumption of risk could be invoked as a defence to the rescuer's claim, but in the case of *Haynes v. Harwood*⁴, Greer L.J. accepted the American rule as stated by Professor Goodhart in the *Cambridge Law Journal*, vol. v., at p. 192, in the following terms:

In accurately summing up the American authorities . . . the learned author says this (p. 196): "The American rule is that the doctrine of the assumption of risk does not apply where the plaintiff has, under an exigency caused by the defendant's wrongful misconduct, consciously and deliberately faced a risk, even of death, to rescue another from imminent danger of personal injury or death, whether the person endangered is one to whom he owes a duty of protection, as a member of his family, or is a mere stranger to whom he owes no such special duty." In my judgment that passage not only represents the law of the United States, but I think it also accurately represents the law of this country.

In commenting on the difficulties raised by some of the earlier authorities in defining the scope of the wrongdoer's duty in cases where the plaintiff has sustained injury in rescuing or attempting to rescue a victim from the conse-

l'esprit en retraçant les conséquences du comportement d'un individu. Il les reconnaît comme normales. Il considère leurs effets comme étant de la catégorie des choses naturelles et probables. La faute qui met la vie en danger est une faute envers la victime; c'est aussi une faute envers son sauveteur . . . Le risque du sauvetage, à condition que le sauvetage ne soit pas téméraire, découle de l'occasion. Les circonstances critiques ont amené le sauveteur. L'auteur de la faute peut n'avoir pas prévu son arrivée, il est responsable comme s'il l'avait fait.

Cet énoncé a été adopté expressément par Lord Willmer dans l'arrêt *Baker v. T. E. Hopkins & Son Ltd.*³, à la p. 981.

L'obligation de l'auteur de la faute envers le sauveteur de la victime a eu son origine aux États-Unis quelque temps avant qu'elle ne reçoive en Angleterre, une approbation autorisée, où on avait quelquefois statué que la théorie de l'acceptation volontaire du risque pouvait être invoquée comme moyen de défense à l'encontre de la réclamation du sauveteur, mais dans l'affaire *Haynes v. Harwood*⁴, la règle du droit américain telle qu'énoncée par le professeur Goodhart dans le *Cambridge Law Journal*, vol. v., à la p. 192, a été acceptée par Lord Greer dans les termes suivants:

[TRADUCTION] Dans son résumé exact des précédents américains . . . le savant auteur dit ceci (p. 196): La règle américaine est que la théorie de l'acceptation du risque ne s'applique pas lorsque le demandeur a, en vertu d'une exigence causée par l'inconduite préjudiciable du défendeur, consciemment et délibérément pris un risque, même mortel, pour sauver une personne d'un danger imminent de blessures ou de mort, que la personne en danger en soit une envers qui il a un devoir de protection, comme un membre de sa famille, ou qu'elle soit un pur étranger envers qui il n'a aucun semblable devoir spécial. A mon avis ce passage ne représente pas seulement le droit des États-Unis, mais je crois qu'il représente aussi de façon exacte le droit de notre pays.

En commentant les difficultés soulevées par quelques-uns des précédents antérieurs dans la définition de l'étendue de l'obligation de l'auteur de la faute dans des cas où le demandeur a subi des blessures en sauvant ou en tentant de

³ [1959] 1 W.L.R. 966.

⁴ [1935] 1 K.B. 146.

³ [1959] 1 W.L.R. 966.

⁴ [1935] 1 K.B. 146.

quences of the wrongdoing, Fleming in the 4th edition of his *Law of Torts* at p. 158 has this to say:

These various difficulties are therefore best overcome by basing the rescuer's cause of action on the defendant's negligence, not in its tendency to imperil the person rescued, but in its tendency to induce the rescuer to encounter the danger. Thus viewed, the duty to the rescuer is clearly independent rather than derivative, and it becomes immaterial that the person to be rescued and the defendant are one and the same.

And the same learned author further states, at p. 159:

Much like voluntary assumption of risk, so the plea of contributory negligence has also fallen into disfavour. Today, it stands no real chance of success unless the rescue attempt was utterly foolhardy.

This latter statement is supported also in the reasons for judgment of Willmer L.J. in *Baker v. T. E. Hopkins & Son Ltd.*, *supra*, at p. 981 where he says:

Assuming the rescuer not to have acted unreasonably, therefore, it seems to me that he must normally belong to the class of persons who ought to be within the contemplation of the wrongdoer as being closely and directly affected by the latter's act.

The same thought was more fully expressed in a passage from the reasons for judgment of Lord Denning in *Videan v. British Transport Commission*⁵, at p. 669, which was expressly adopted in this Court in *Horsley v. MacLaren*⁶, at p. 444, and reads as follows:

"It seems to me that, if a person *by his fault* creates a situation of peril, he must answer for it to any person who attempts to rescue the person who is in danger. He owes a duty to such a person above all others. The rescuer may act instinctively out of humanity or deliberately out of courage. But whichever it is, so long as it is not wanton interference, if the rescuer is killed or injured in the attempt, he can recover dam-

sauver une victime des conséquences de l'acte fautif, Fleming, dans la 4^e édition de son volume «*Law of Torts*», à la p. 158, dit ceci:

[TRADUCTION] Par conséquent la meilleure façon de résoudre ces difficultés est de fonder la cause d'action du sauveteur sur la négligence du défendeur, non pas dans sa tendance à mettre en danger la personne qui doit être sauvée, mais dans sa tendance à induire le sauveteur à s'exposer lui-même au danger. Sous cet angle, le devoir envers le sauveteur est clairement indépendant plutôt que subsidiaire, et il devient sans importance que la personne qui doit être sauvée soit elle-même le défendeur.

Et le savant auteur mentionne plus loin, à la p. 159:

A peu près comme la théorie de l'acceptation volontaire du risque, le moyen de négligence commune aussi est tombé en défaveur. Aujourd'hui, il n'aurait réellement aucune chance d'être accepté à moins que la tentative de sauvetage n'ait été tout à fait téméraire.

Ce dernier énoncé est appuyé également par les motifs de jugement du Lord juge Willmer dans l'arrêt *Baker v. T. E. Hopkins & Son Ltd.*, *supra*, p. 981:

[TRADUCTION] Si l'on accepte que le sauveteur n'a pas agi de façon déraisonnable, par conséquent, il me semble qu'il devrait normalement être classé dans la catégorie de personnes que l'auteur de la faute doit prévoir comme devant être touchées de très près et directement par son acte.

La même idée a été exprimée de façon plus complète dans un passage des motifs de Lord Denning dans l'arrêt *Videan v. British Transport Commission*⁵, à la p. 669, un passage qui a été expressément adopté par cette Cour dans l'arrêt *Horsley c. MacLaren*⁶, à la p. 444, et qui se lit comme suit:

[TRADUCTION] «Il semble que si, *par sa faute*, une personne crée une situation périlleuse, elle doit en répondre à quiconque tente de sauver la personne en danger. Elle a un devoir envers lui plus qu'envers tout autre. Le sauveteur peut agir instinctivement, par esprit d'humanité, ou de façon délibérée, par courage. Mais quoi qu'il en soit, aussi longtemps que son intervention n'est pas téméraire, le sauveteur qui est

⁵ [1963] 2 Q.B. 650.

⁶ [1972] S.C.R. 441.

⁵ [1963] 2 Q.B. 650.

⁶ [1972] R.C.S. 441.

ages from the one whose fault has been the cause of it."

In my opinion there was nothing wanton in Mrs. Corothers' behaviour in face of the peril to the Hammerschmids. The fact that she parked her car on the far left side of the highway is explained by the state of the highway at the scene after the collision and her action in going for help as she did and in attempting to flag down the approaching traffic, were, in my view, perfectly normal reactions to the cry of distress from the injured man and the situation which I have described.

In the course of his reasons for judgment in the Court of Appeal, Mr. Justice Woods had this to say:

It is to be noted that the female plaintiff had completed all that she was going to do at the scene of the collision before the arrival of the truck driven by Slobodian. She had left the scene of the accident and her activities had reached a new stage. The situation of peril created by Poupard had ended. The plaintiff was not then acting in danger nor anticipating any danger created by the acts of Poupard. The injury suffered arose from a new act or circumstance, which was not one that ought reasonably to have been foreseeable by Poupard.

With the greatest respect for the views thus expressed I am unable to agree that "the situation of peril . . . had ended" so long as Mr. Hammerschmid was seriously injured and apparently helpless and his wife near to death on the floor of the car due to Poupard's negligence. Mr. Justice Woods' approach appears to me to amount to a finding that Mrs. Corothers' actions constituted a *novus actus interveniens* breaking the chain of causation activated by the negligence of Poupard and it seems to me that this reasoning runs contrary to the principle now accepted in this country establishing the duty owing by a wrong-doer to the rescuer of a victim of his negligence and that Mrs. Corothers, having been injured in an attempt to rescue such a victim "can recover damages from the one whose fault has been the cause of it."

tué ou blessé au cours de la tentative peut obtenir des dommages-intérêts de la personne dont la faute en a été la cause.»

A mon avis, il n'y avait rien de téméraire dans le comportement de M^{me} Corothers en face de la situation périlleuse des époux Hammerschmid. Le fait qu'elle ait stationné sa voiture complètement sur le côté gauche de la route s'explique par l'état de la route après la collision, et le geste qu'elle a posé en cherchant du secours comme elle l'a fait et en tentant d'arrêter les voitures qui s'en venaient était, selon moi, une réaction parfaitement normale suscitée par le cri de détresse de l'homme blessé et la situation que j'ai décrite.

Dans ses motifs de jugement en Cour d'appel, M. le juge Woods a dit ceci:

[TRADUCTION] On doit noter que la demanderesse avait terminé tout ce qu'elle avait l'intention de faire sur la scène de la collision avant l'arrivée du camion conduit par Slobodian. Elle avait quitté la scène de l'accident et ses initiatives entraient dans une nouvelle phase. La situation périlleuse créée par Poupard n'existait plus. La demanderesse n'agissait pas à ce moment-là sous le coup du danger et elle n'envisageait pas de danger résultant des agissements de Poupard. Le préjudice subi découle d'une action ou situation nouvelle, qui n'en était pas une qui aurait dû raisonnablement être prévisible pour Poupard.

Tout en ayant le plus grand respect pour l'opinion exprimée, je ne puis accepter que «la situation périlleuse . . . n'existait plus», alors qu'en raison de la négligence de Poupard, M. Hammerschmid était grièvement blessé et apparemment incapable de bouger et son épouse à l'agonie sur le plancher de la voiture. Le point de vue de M. le juge Wood m'apparaît équivaloir à une conclusion que les gestes de M^{me} Corothers ont constitué un *novus actus interveniens* rompant la chaîne de causalité créée par la négligence de Poupard et il me semble que ce raisonnement va à l'encontre du principe maintenant accepté en ce pays établissant le devoir qu'a l'auteur de la faute envers le sauveteur qui vient en aide à la victime de sa négligence et que M^{me} Corothers, ayant subi des blessures dans une tentative de venir en aide à une telle victime «peut obtenir des dommages-intérêts de la personne dont la faute en a été la cause.»

The negligence in the driving of the Volvo gave rise to an independent and direct obligation to Mrs. Corothers which continued so long as she was engaged in her attempt at rescue, and unless it be accepted that this obligation did not extend beyond the time when she left the actual scene of the collision and that her injury was solely attributable to an intervening act of negligence by Slobodian, it must be concluded that, if Poupard's negligence was not the sole cause of the second accident, it was assuredly a cause which contributed to it in substantial degree. It should be observed that even if there was something wrongful about the conduct of Slobodian when faced with the gesticulating figure of Mrs. Corothers approaching on the edge of his right side of the highway, his actions were in any event such as to be a reasonably foreseeable consequence of the prior negligence of Poupard. In this regard some assistance is to be derived from the judgment of the High Court of Australia in *Chapman v. Hearse*⁷, where a negligent driver (Chapman) had caused a motor vehicle collision in which he was thrown on to the highway and seriously injured and a passing motorist who happened to be a doctor, stopped to give him assistance when he was struck and killed by an approaching vehicle whose driver (Hearse) was also found to be negligent. The doctor's executors sued Hearse who claimed indemnity or contribution from Chapman, and whose claim was allowed to the extent of one-fourth of his damages both at trial and in the Supreme Court of South Australia. In dismissing the appeal, the High Court observed, at p. 125:

There can, we think, be no doubt that Dr. Cherry's presence in the roadway was, immediately, the result of Chapman's negligent driving and if any support for

⁷ (1961), 106 C.L.R. 112.

La négligence dans la conduite de la Volvo a donné naissance à une obligation indépendante et directe envers M^{me} Corothers, obligation qui a continué tant que celle-ci a poursuivi sa tentative de sauvetage, et à moins qu'on n'accepte que cette obligation n'a pas subsisté au-delà du moment où M^{me} Corothers a quitté la scène même de l'accident, et que les blessures de celle-ci ont résulté uniquement d'un acte de négligence subséquent imputable à Slobodian, on doit conclure que, si la négligence de Poupard n'a pas été la seule cause du second accident, elle a été certainement une cause qui y a contribué pour beaucoup. On doit remarquer que même s'il y a eu quelque chose de fautif dans la conduite de Slobodian lorsqu'apparut devant lui une forme gesticulante, qui était celle de M^{me} Corothers venant en sens inverse sur l'accotement qui se trouvait à la droite de Slobodian, les actes de ce dernier étaient de toute façon de nature à constituer une conséquence raisonnablement prévisible de la négligence antérieure de Poupard. A l'appui de ce point de vue, un jugement de la Haute cour d'Australie, soit l'arrêt *Chapman v. Hearse*⁷, peut nous être utile. Dans cette affaire-là, un conducteur négligent (Chapman) avait causé un accident d'automobile, dans lequel il avait été projeté sur la route et grièvement blessé, et un automobiliste qui passait et par hasard était médecin s'arrêta pour lui venir en aide mais fut heurté et tué par une voiture qui passait et dont le conducteur (Hearse) a aussi été trouvé négligent. Les exécuteurs du médecin ont poursuivi Hearse, lequel a réclamé un remboursement ou une contribution de Chapman et a obtenu gain de cause contre ce dernier à concurrence du quart de ses dommages, tant en première instance qu'en Cour suprême d'Australie-Méridionale. En rejetant l'appel, la Haute Cour a noté, à la p. 125:

[TRADUCTION] Nous croyons qu'il ne peut avoir aucun doute que la présence du Dr Cherry sur la route était, de façon immédiate, la conséquence de la

⁷ (1961), 106 C.L.R. 112.

this conclusion should be thought to be necessary ample can be found in the analogous so-called "rescue cases". The degree of risk which his presence in the roadway entailed depended, of course, on the circumstances as they in fact existed and the circumstances were, in fact, such that the risk of injury from passing traffic was real and substantial and not, as would have been the case if the accident had happened in broad daylight, remote and fanciful. Perhaps, some confirmation for the proposition that the risk was substantial may be found in the fact that within a minute or two, or even less, Dr. Cherry was run down by a driver whose vision of the roadway must have been impeded to a great extent by the prevailing conditions. In these circumstances, we have no doubt that Chapman's negligence must be regarded as a cause of Dr. Cherry's death and since, for the reasons which we have given, some casualty of that character was within the realm of reasonable foreseeability the judgment against Chapman should stand.

As I have indicated, the potential danger to which Mrs. Corothers was exposed by reason of her presence on the south shoulder of the highway was a reasonably foreseeable consequence of Poupard's negligence which in my view was a cause, if not the only cause, of Mrs. Corothers' injury.

In my opinion, the critical question in this case is whether or not Slobodian was guilty of any negligence which caused or contributed to the injury sustained by the appellant.

It was strongly suggested in the course of the argument that both the trial judge and the Court of Appeal had failed to give sufficient heed to the burden resting on Slobodian by reason of the provisions of s. 169(1) of *The Vehicles Act*, R.S.S. 1965, c. 377, which read as follows:

169.—(1) Where loss, damage or injury is sustained by a person by reason of a motor vehicle upon a highway, the onus of proof that the loss or damage did not entirely or solely arise through the negligence or improper conduct of the owner or driver of the motor vehicle is on the owner or driver.

conduite négligente de Chapman, et si l'on croit qu'il est nécessaire d'étayer cette conclusion, les appuis sont nombreux dans les affaires analogues appelées "affaires de sauvetage" (*rescue cases*). Le degré de risque suscité par sa présence sur la route dépend, naturellement, des circonstances qui effectivement existaient alors et ces circonstances étaient effectivement telles que le risque d'être blessé par les voitures qui circulaient était réel et sérieux et non pas, comme si l'accident s'était produit en plein jour, lointain et sans fondement. L'énoncé que le risque était sérieux peut être confirmé peut-être d'une certaine façon par le fait qu'après une minute ou deux, ou même moins, le Dr Cherry a été renversé par un conducteur dont la visibilité a dû être extrêmement gênée par les conditions existantes. Dans ces circonstances, nous n'avons aucun doute que la négligence de Chapman doit être considérée comme une cause de la mort du Dr Cherry et puisque, pour les motifs que nous avons déjà donnés, un accident de cette nature était dans les limites d'une prévisibilité raisonnable, le jugement contre Chapman devrait être maintenu.

Comme je l'ai mentionné, le danger potentiel auquel M^{me} Corothers a été exposée en raison de sa présence sur l'accotement sud de la route était une conséquence raisonnablement prévisible de la négligence de Poupard, laquelle à mon avis a été une cause, sinon la seule, des blessures subies par M^{me} Corothers.

Selon moi, la question critique en l'espèce est de savoir si Slobodian a été ou non coupable de quelque négligence qui aurait causé les blessures subies par l'appelante ou qui y aurait contribué.

On a fortement fait valoir au cours des plaidoiries que le juge de première instance aussi bien que la Cour d'appel n'ont pas tenu suffisamment compte du fardeau de la preuve imposé à Slobodian en vertu des dispositions du par. (1) de l'art. 169 de *The Vehicles Act*, R.S.S., c. 377. L'article se lit comme suit:

[TRADUCTION] 169.—(1) Quand une personne subit une perte, un dommage ou une blessure à cause d'un véhicule automobile sur un chemin public, le fardeau de la preuve que la perte ou le dommage ne résulte pas entièrement ou uniquement de la négligence ou de la conduite répréhensible du propriétaire ou du conducteur du véhicule automobile incombe au propriétaire ou au conducteur.

(2) This section does not apply in case of a collision between motor vehicles upon a highway, nor to an action brought by a passenger in a motor vehicle, other than a public service vehicle, in respect of injuries sustained by him while a passenger.

Evidence for and against Slobodian was given in respect of the issue of negligence. The Courts below came to a definite conclusion, after weighing the evidence, that Slobodian had not been negligent. In that situation the statutory onus ceased to be a factor. (See *Winnipeg Electric Company v. Geel*⁸, at p. 698.) The question now before this Court is as to whether that conclusion was justified.

It was strongly contended that Slobodian was negligent in applying his brakes as he did and failing to use the hand lever which would have affected only his trailer wheels and thus prevented his jack-knifing, and it was put against him also that in driving at 58 miles an hour on a wet or icy road with his lights on low beam, he was guilty of negligence which resulted in his hitting Mrs. Corothers.

Dealing first with the question of speed under the existing circumstances, Slobodian himself gave the following evidence of the condition of the highway as he approached the accident scene after leaving Swift Current approximately 14½ miles away:

Q. Now as you proceeded east out of Swift Current, what was the condition of the road?

A. It was wet.

Q. Was it icy that you noticed?

A. No, it was not icy at all. I couldn't tell but my unit was sticking to the road real good, and there was no sign of—of it swaying or anything like that.

(2) Le présent article ne s'applique pas dans le cas d'une collision entre véhicules automobiles sur un chemin public, et ne s'applique pas à une action intentée par le passager d'un véhicule automobile, autre qu'un véhicule automobile à l'usage du public, pour les blessures subies par lui alors qu'il était un passager.

Sur la question de la négligence de Slobodian, on a présenté des preuves favorables à ce dernier ainsi que des preuves défavorables. Les cours d'instance inférieure en sont venues à une conclusion définitive, après avoir pesé l'ensemble de la preuve, que Slobodian n'avait pas été négligent. Dans un tel cas, le fardeau statutaire cesse d'être un facteur. (Voir l'arrêt *Winnipeg Electric Company v. Geel*⁸, à la p. 698.) La question maintenant en litige en cette Cour est de décider si cette conclusion était justifiée.

On a prétendu avec insistance que Slobodian a été négligent en freinant de la façon qu'il l'a fait et en omettant d'utiliser le levier manuel qui aurait freiné seulement les roues de la remorque et empêché ainsi que son véhicule fasse un saut carapé. On a aussi prétendu qu'en conduisant à 58 milles à l'heure sur une surface mouillée ou glacée avec ses phares à faisceau-croisement, il s'est rendu coupable d'un acte de négligence qui a eu pour conséquence qu'il a heurté M^{me} Corothers.

Traitant d'abord de la question de la vitesse dans les circonstances existantes, Slobodian lui-même a témoigné sur l'état de la route alors qu'il approchait de la scène de l'accident après être parti de Swift Current, situé à environ 14 milles et demi de là:

[TRANSCRIPTION] Q. Maintenant alors que vous vous dirigiez vers l'est, venant de Swift Current, quelle était la condition de la route?

R. Elle était mouillée.

Q. Avez-vous remarqué qu'elle était glacée?

R. Non, elle n'était pas glacée du tout. Ce qui me permet de le dire, c'est que ma remorque adhérerait très bien à la chaussée, et qu'il n'y avait aucun mouvement de—de déportement ou de quelque chose du genre.

⁸ [1932] A.C. 690.

⁸ [1932] A.C. 690.

And he was later asked by the trial judge:

Q. Tell me this. The road from Swift Current to the scene of the accident that night, was it such that gave you any trouble?

A. No, I had no trouble at all.

Q. Not skidding or anything like that?

A. No. The highway was wet but there was no skidding at any time.

Q. But with eighteen wheels I don't suppose you skid very much even on wet highway, do you?

A. No.

The witness McCann, who reached the scene almost immediately after Mrs. Corothers was struck, said:

Q. While you were on the surface of the highway, did you notice anything of its condition that evening?

A. At the time of the accident?

Q. Yes.

A. At the time of the accident it was wet. It had been a hot day that day, it had been up in the forties, it had thawed, and we had had cold weather before that and the frost had come out of the highway, which made it wet. Later it froze—it froze into ice later that night.

Q. And how did you find it, when you were there, in terms—

THE COURT:

Q. It froze later, after the accident, did it?

A. Well, I would imagine that it was freezing then but it hadn't—it hadn't froze into ice at the time we were there.

MR. GRIFFIN continuing:

Q. And did you find it slippery?

A. No, I didn't, no.

Q. You were just walking around?

A. No, I would say we were hurrying anyhow if not running.

The R.C.M.P. constable who was on highway patrol out of Swift Current, arrived at the scene approximately 15 minutes after the collision and although he stated that he found that the condition of ice on the highway varied, he was also of

Et plus tard, le juge de première instance lui demanda:

Q. Dites-moi ceci. La route à partir de Swift Current jusqu'à la scène de l'accident cette nuit-là, était-elle dans une condition qui aurait pu vous causer quelque ennui?

R. Non, je n'ai eu aucun ennui.

Q. Pas de dérapage ou quelque chose du genre?

R. Non. La route était mouillée mais je n'ai en aucun temps dérapé.

Q. Mais avec un véhicule de 18 roues, j'imagine que vous ne dérapez pas beaucoup même sur une route mouillée, n'est-ce pas?

R. Non.

Le témoin McCann, qui est arrivé sur la scène de l'accident presque immédiatement après que M^{me} Corothers eut été heurtée, a déclaré:

[TRADUCTION] Q. Alors que vous marchiez sur la chaussée, avez-vous remarqué quelque chose à l'égard de la condition de la route ce soir-là?

R. Au moment de l'accident?

Q. Oui.

R. Au moment de l'accident, la chaussée était mouillée. Cette journée avait été assez chaude, le thermomètre était monté dans les quarante et le temps avait été au dégel. Comme il avait fait froid avant cela, il y avait eu dégel et la chaussée était mouillée. Plus tard il a gelé—c'est devenu glacé plus tard cette nuit-là.

Q. Et comment avez-vous trouvé les conditions, alors que vous étiez là, d'après—

LE TRIBUNAL:

Q. Il a gelé plus tard, après l'accident, n'est-ce pas?

R. Bien, je croirais qu'à ce moment-là, il gelait mais ce n'était pas—ce n'était pas encore devenu glacé au moment où nous étions là.

M. GRIFFIN, poursuivant l'interrogatoire:

Q. Et avez-vous trouvé la chaussée glissante?

R. Non, je ne l'ai pas trouvée glissante, non.

Q. Vous marchiez seulement alentour?

R. Non je dirais que nous nous dépêchions tout de même si nous ne courions pas.

Le constable de la Gendarmerie royale qui patrouillait la route en provenance de Swift Current, est arrivé sur les lieux approximativement quinze minutes après la collision et bien qu'il ait déclaré que les conditions de la route,

opinion that a good safe speed for an ordinary car would have been between 40 and 50 miles an hour and that a semi-trailer with eighteen wheels on it could go faster than that. The fact of the matter was that this constable traversed the highway between Swift Current and the scene of the accident at over 60 miles an hour without difficulty.

Slobodian was believed by the trial judge and the Court of Appeal and when the above statements are viewed in the context of the evidence as a whole, including that of some of the witnesses who came on the scene later and considered that the road was then icy at the site of the Poupard collision, I cannot find that these two Courts were wrong in failing to find that the condition of the highway traversed by Slobodian before and at the time of the jack-knifing was such as to have alerted him to any potential danger in travelling on it at 58 miles an hour, which was less than the maximum speed limit.

As to the contention that Slobodian was negligent in that while driving with his lights on low beam in the conditions which prevailed he was unable to stop within the range of his visibility, it does not appear to me, with all respect for those who may hold a different view, that this fact gives rise to a presumption of negligence on his part.

For some years after the judgment of Scrutton L.J. in *Baker v. Longhurst & Sons Ltd.*⁹ it was accepted as a general proposition that "a person riding in the dark must be able to pull up within the limits of his vision". However, in the case of *Morris v. Luton Corporation*¹⁰, Lord Greene, speaking for the Court of Appeal, finally disposed of this proposition in the following passage:

⁹ [1933] 2 K.B. 461.

¹⁰ [1946] K.B. 114.

relativement à la glace, variaient, il était aussi d'avis qu'une bonne vitesse de sécurité pour une voiture ordinaire aurait été entre 40 ou 50 milles à l'heure et qu'un véhicule semi-remorque à 18 roues aurait pu rouler à une vitesse plus élevée. Le fait est que le constable a fait la distance entre Swift Current et la scène de l'accident à environ 60 milles à l'heure sans difficulté.

Le témoignage de Slobodian a été cru par le juge de première instance et par la Cour d'appel et lorsque les déclarations ci-dessus sont prises dans le contexte de la preuve considérée comme un tout, y inclus les témoignages de certains témoins qui sont venus sur la scène de l'accident plus tard et ont considéré que la chaussée était alors glacée sur les lieux de la collision de Poupard, je ne puis conclure que ces deux cours ont commis une erreur en ne concluant pas que la condition de la route parcourue par Slobodian avant et au moment du saut carapé de sa remorque était telle qu'il aurait dû prévoir la possibilité d'un danger en circulant à 58 milles à l'heure, ce qui était moins que la vitesse maximum permise.

Quant à la prétention que Slobodian a été négligent puisque en conduisant avec ses phares à faisceau-croisement dans les conditions qui existaient alors, il a été incapable d'arrêter dans les limites de son champ de visibilité; il ne me paraît pas, avec tout le respect pour ceux qui ne partagent pas cette opinion, que ce fait donne naissance à une présomption de négligence de sa part.

Durant un certain nombre d'années après le jugement de Lord Scrutton dans l'arrêt *Baker v. Longhurst & Sons Ltd.*⁹, on a accepté comme règle générale que [TRADUCTION] «une personne conduisant dans l'obscurité doit être capable d'arrêter son véhicule dans les limites de son champ de visibilité». Cependant, dans l'arrêt *Morris v. Luton Corporation*¹⁰, Lord Greene, parlant au nom de la Cour d'appel, a finalement réglé le sort de cette règle dans le passage suivant:

⁹ [1933] 2 K.B. 461.

¹⁰ [1946] K.B. 114.

I cannot help thinking that that observation turned out in the result to be a very unfortunate one, because the question, as has been so often pointed out, is a question of fact. There is sometimes a temptation for judges in dealing with these traffic cases to decide questions of fact in language which appears to lay down some rule which users of the road must observe. . . . I cannot regard that observation of Scrutton L.J.'s as in any sense affecting other cases where the circumstances are different. In the hope that this suggested principle may rest peacefully in the grave in future and not be resurrected with the idea that there is still some spark of life in it, I should like to say that I am in agreement with the observation of Lord Wright, sitting in this court in *Tidy v. Battman*, [1934] 1 K.B. 319, 322. He says there, referring to *Baker v. Longhurst & Sons, Ltd.*, and one other case, that they show "that no one case is exactly like another, and no principle of law can in my opinion be extracted from those cases. It is unfortunate that questions which are questions of fact alone should be confused by importing into them as principles of law a course of reasoning which has no doubt properly been applied in deciding other cases on other sets of facts."

Mrs. Corothers, who left her home about a quarter of an hour before the accident, said that it was then a clear night and that although the road was damp she had no problem in controlling her car and was proceeding at a variable speed from 50 to 55 miles per hour and perhaps 60 with her lights on low beam and immediately before the accident she saw the Volvo in front of the Hammerschmid car quite clearly.

After having assisted Mr. Hammerschmid, Mrs. Corothers left her car on her own left-hand side of the road and then, as she described it, "ran to beat heck along the side of the highway". She only covered 50 feet before she saw the oncoming trailer truck and froze in her tracks waving her arms. The situation from Slobodian's point of view was that her running figure suddenly appeared in front of the headlights of her own car for a distance of 50 feet

[TRANSDUCTION] Je ne puis m'empêcher de penser que cette remarque, en raison des conséquences qu'elle a entraînées, s'est avérée très malheureuse, parce que la question, comme on l'a souvent souligné, demeure une question de fait. Les juges sont parfois tentés, en traitant des accidents routiers, de trancher des questions de fait en des termes qui semblent établir une règle que les usagers de la route doivent observer. . . . Je ne puis considérer cette remarque du Lord juge Scrutton comme touchant de quelque façon des cas où les circonstances sont différentes. Dans l'espoir que ce principe qu'on a suggéré puisse reposer paisiblement dans sa tombe dans l'avenir sans qu'on le ressuscite en croyant y trouver encore quelque étincelle de vie, je dois dire que je souscris à la remarque de Lord Wright, siégeant de cette Cour dans *Tidy v. Battman*, [1934] 1 K.B. 319, à la p. 322. Il dit là, en parlant de l'arrêt *Baker v. Longhurst & Sons Ltd.*, et d'un autre arrêt, qu'ils illustrent [TRANSDUCTION] «qu'il n'y a pas deux cas exactement semblables, et aucun principe de droit ne peut à mon avis être tiré de ces arrêts-là. Il est malheureux que des questions qui sont des questions de fait seulement soient embrouillées en y introduisant comme s'il s'agissait de principes de droit des modes de raisonnement qui ont été sans doute bien appliqués en décidant d'autres cas fondés sur d'autres faits.

M^{me} Corothers, qui est partie de chez elle environ un quart d'heure avant l'accident, a dit que le temps était clair cette nuit-là et que bien que la route fût mouillée elle n'a eu aucune difficulté en conduisant sa voiture, et qu'elle avait roulé à une vitesse variant entre 50 et 55 milles à l'heure et peut-être 60, ses phares étant à faisceau-croisement, et qu'immédiatement avant l'accident elle a perçu très distinctement la Volvo en avant de la voiture des Hammerschmid.

Après avoir aidé M. Hammerschmid, M^{me} Corothers a laissé sa voiture sur son côté gauche de la route et ensuite, comme elle l'a décrit, «j'ai couru pour chercher du secours par tous les moyens le long de la route». Elle n'avait parcouru que 50 pieds lorsqu'elle vit le camion remorque qui venait et elle est demeurée sur place en agitant les bras. Selon Slobodian, il l'a vue tout à coup, qui était vis-à-vis des phares de la voiture qu'elle venait de stationner 50 pieds

and his immediate reaction was to jam on his brakes, as a result of which his truck jackknifed and the right rear wheels struck the appellant causing her the injury complained of. It was the sudden application of the brakes which brought about this result. In my view it does not necessarily follow that the same result would not have occurred if the headlights of the truck had been on high beam. The trial judge and the Court of Appeal made no finding of negligence in this regard, and I do not think that their conclusion in favour of Slobodian should be disturbed on this ground.

As the event turned out, it was a mistake for Slobodian to apply his brakes as he did and it is possible that if he had used the hand brake he could have kept his vehicle under better control, but he appreciated that there had been an accident just ahead of him and he was faced with a gesticulating woman on the side of the highway so that he was acting in a moment of imminent emergency, and I do not think that his error of judgment can be classified as actionable negligence. In this regard I refer to the following passage from the reasons for judgment of Sir Lyman Duff in *McMillan v. Murray*¹¹, at p. 574, which appears to me to apply directly to the problem raised by this appeal:

The real question for the trial judge was whether or not the appellant had acquitted himself of the statutable onus. On the record alone, as we have it before us, I should have thought the appellant had shown that, in the situation which confronted him, he had not failed in that standard of care, skill and judgment which can fairly and properly be required of the driver of a motor vehicle. In other words, I should have thought that if there was a mistake of judgment on his part, it was an excusable mistake and that the most unfortunate misadventure was an accident. The standards to be applied are not standards of perfection.

¹¹ [1935] S.C.R. 572.

en arrière, et sa réaction immédiate a été de bloquer ses freins, ce qui a eu comme résultat que son camion a fait un saut carapé et que les roues arrière de droite ont frappé l'appelante lui causant les blessures dont elle se plaint. C'est le fait d'avoir freiné soudainement qui a provoqué cet accident. Selon moi, il ne s'ensuit pas nécessairement que la même chose ne se serait pas produite si les phares du camion avaient été allumés à pleine intensité. Le juge de première instance et la Cour d'appel n'ont pas trouvé qu'il y avait eu négligence à cet égard, et je ne crois pas que leur conclusion en faveur de Slobodian devrait être modifiée sur le sujet.

La suite des événements a démontré que Slobodian a commis une erreur en freinant comme il l'a fait et il est possible que s'il s'était servi du frein à levier il aurait pu mieux garder son véhicule sous contrôle, mais il a jugé qu'un accident s'était produit immédiatement devant lui et il a fait face à une femme gesticulant sur le côté de la route. Dans les circonstances il a agi dans un moment de situation critique imminente et je ne crois pas que son erreur de jugement puisse être classée comme une négligence donnant lieu à poursuites. A cet égard, je mentionne le passage suivant extrait des motifs de jugement de Sir Lyman Duff dans l'arrêt *McMillan c. Murray*¹¹, à la p. 574, qui me semble s'appliquer directement à la question soulevée par le pourvoi:

[TRADUCTION] La véritable question pour le juge de première instance était de décider si l'appelant avait repoussé ou non la présomption législative. Si l'on en juge uniquement d'après le dossier qui est devant nous, je croirais que l'appelant a démontré que, dans la situation dans laquelle il s'est trouvé, il n'a pas manqué aux normes d'attention, d'habileté et de jugement que l'on peut normalement et régulièrement exiger du conducteur d'un véhicule automobile. En d'autres mots, je dirais que s'il y a eu une erreur de jugement de sa part, il s'agit d'une erreur excusable, et que le très malheureux événement a été un accident. Les normes que l'on doit appliquer ne sont pas les normes de la perfection.

¹¹ [1935] R.C.S. 572.

In this view, the finding of the trial judge, who had the opportunity of observing the appellant under cross-examination, ought not, I think, to be disturbed.

I think that Mr. Justice Woods, speaking for the Court of Appeal, correctly applied this authority to the facts of the present case when he said of Slobodian:

He suddenly came upon an unusual situation, not of his own creation. The standards to be applied are not those of perfection. If he made a mistake it is excusable in the circumstances.

For all these reasons I would allow the appeal of the appellants against Thomas Russell Poupard and the Guaranty Trust Company of Canada with costs throughout, and I would dismiss the appeal against Ostop Slobodian and J. Kearns Transport Ltd., with costs in this Court.

The appellants will be entitled to add the amount of any costs taxable by Ostop Slobodian and J. Kearns Transport Ltd., to the judgment hereby awarded against Thomas Russell Poupard and Guaranty Trust Company of Canada.

As neither the trial judge nor the Court of Appeal found it necessary to assess the appellants' damages, I direct a reference to the Court of Queen's Bench of Saskatchewan for the making of such an assessment and further direct that judgment be entered for this amount against Thomas Russell Poupard and the Guaranty Trust Company of Canada, as the administrator of his son's estate, and that it bear interest from the date of the judgment at trial.

The judgment of Spence and Pigeon JJ. was delivered by

PIGEON J. (*dissenting in part*)—The appeal is from a judgment of the Court of Appeal for Saskatchewan affirming a judgment at trial dismissing the action against all defendants.

The action was instituted to recover damages for injuries suffered by the appellant Bonnie Jo-Anne Corothers, in a motor vehicle accident

De ce point de vue, la conclusion du juge de première instance, qui a eu l'occasion d'observer l'appelant en contre-interrogatoire, ne devrait pas, à mon avis, être modifiée.

Je crois que M. le juge Woods, parlant au nom de la Cour d'appel, a correctement appliqué ce précédent aux faits en l'espèce lorsqu'il a dit en parlant de Slobodian:

[TRADUCTION] Il s'est trouvé subitement face à une situation inhabituelle qu'il n'avait pas provoquée. Les normes à appliquer ne sont pas celles de la perfection. S'il a commis une erreur, elle est excusable dans les circonstances.

Pour tous ces motifs, j'accueillerais le pourvoi contre Thomas Russell Poupard et Guaranty Trust Company of Canada avec dépens en toutes les cours, et je rejetterais le pourvoi contre Ostop Slobodian et J. Kearns Transport Ltd. avec les dépens de cette Cour.

Les appelants ont droit d'ajouter le montant de tous dépens taxables par Ostop Slobodian et J. Kearns Transport Ltd. au jugement adjugé par les présentes contre Thomas Russell Poupard et Guaranty Trust Company of Canada.

Comme ni le juge de première instance ni la Cour d'appel n'ont jugé nécessaire d'évaluer les dommages-intérêts des appelants, j'ordonne que cette évaluation soit faite sur renvoi à la Cour du Banc de la Reine de Saskatchewan et que par la suite jugement intervienne pour le montant ainsi fixé contre Thomas Russell Poupard et Guaranty Trust Company of Canada, à titre d'administratrice de la succession de son fils, et que le montant porte intérêt à compter de la date du jugement de première instance.

Le jugement des juges Spence et Pigeon a été rendu par

LE JUGE PIGEON (*dissident en partie*)—Le pourvoi est à l'encontre d'un arrêt de la Cour d'appel de la Saskatchewan qui a confirmé un jugement de débouté rendu en première instance à l'égard de tous les défendeurs.

L'action a été intentée afin de recouvrer des dommages-intérêts à la suite des blessures qu'a subies l'appelante, Bonnie Jo-Anne Corothers,

which occurred on the Trans-Canada Highway, January 23, 1970, at about 7.45 p.m. This appellant, then 23 years old, was the wife of the other appellant who operated a clothing store in Herbert, Saskatchewan. She worked as a cocktail waitress in the evening, at a hotel in Swift Current. On the day of the accident, she left Herbert around 7.30 p.m. driving alone in her husband's Plymouth car. She was following at a distance of some 200 feet a black Monarch car, doing 50 miles per hour, she said, when suddenly a red Volvo collided with the Monarch which was on its proper side of the road. The Volvo was driven by Neil Francis Poupard and was the property of the respondent Thomas Russell Poupard.

The collision was terrible. The heavy Monarch weighing over 5,000 pounds, was stopped dead. The Volvo broke in two pieces, scattering the bodies of its three occupants on the highway and in the ditch. The front part of the car remained in front of the Monarch. The rear part went past on the other side of the road. Mrs. Corothers swerved to her left, managed to drive through the wreckage and was brought to a stop by a heavy object. She did not see that this was actually the body of one of the occupants of the ill-fated Volvo. Her car came to rest almost completely on the shoulder, on her left-hand side of the road, some 40 or 50 feet past the black Monarch. There is no direct evidence that it could not be moved but the fact is that a tow truck was used to lift it for removing the dead body.

Mrs. Corothers promptly got out of her car, leaving the headlights on, and went to the Monarch where she helped the driver, one Hammerschmid, get in a position where he could breathe easier. She saw that the latter's wife was very seriously injured—it did prove fatal—and she went for help. She stopped at her car to pick up her coat which was light coloured. She put it on and ran in a westerly direction quite close to the yellow painted line marking the side of the pavement on her left. She was 50 feet or more past her car when she saw a motor vehicle coming. It was a big semi-trailer tank truck

dans un accident d'automobile qui s'est produit sur la Transcanadienne, le 23 janvier 1970, vers 19h45. Son mari, l'autre appellant, exploitait un magasin de vêtements à Herbert, Saskatchewan. Elle-même avait alors 23 ans et travaillait le soir, comme serveuse, dans un hôtel de Swift Current. Le jour de l'accident, elle a quitté Herbert vers 19h30, conduisant seule la Plymouth de son mari. Elle suivait, à deux cent pieds de distance environ, une Monarch noire roulant à cinquante milles à l'heure, dit-elle, quand tout d'un coup une Volvo rouge est entrée en collision avec la Monarch qui était du bon côté de la route. La Volvo, conduit par Neil Francis Poupard, appartenait à l'intimé Thomas Russell Poupard.

La collision fut terrible. La lourde Monarch pesant plus de 5,000 livres a été arrêtée net. La Volvo a été coupée en deux, éjectant les corps de ses trois occupants sur la route et dans le fossé. La partie avant de la voiture est restée en face de la Monarch. La partie arrière est passée de l'autre côté de la route. Madame Corothers a dévié vers la gauche et réussi à se frayer un chemin à travers les débris mais un objet lourd l'a forcé de s'arrêter. Elle n'a pas vu qu'il s'agissait, en fait, du corps de l'un des occupants de la Volvo de malheur. Sa voiture vint s'arrêter presque entièrement sur l'accotement gauche de la chaussée, quelque 40 ou 50 pieds au-delà de la Monarch noire. Il n'y a pas de preuve directe qu'il était impossible de déplacer la voiture mais le fait est qu'on l'a soulevée avec une remorqueuse pour retirer le cadavre.

M^{me} Corothers est immédiatement sortie de sa voiture laissant les phares allumés, et s'est dirigée vers la Monarch où elle a aidé le conducteur, un nommé Hammerschmid, à se placer de façon à respirer plus facilement. Elle a vu que la femme de ce dernier était très sérieusement—en fait mortellement—blessée et elle est allée chercher du secours. Après s'être arrêtée à sa voiture pour prendre son manteau, qui était de couleur claire, elle s'en est vêtue et a couru en direction ouest, très près de la ligne jaune délimitant le bord de la chaussée sur sa gauche. Elle avait dépassé sa voiture d'au moins cinquante

owned by respondent J. Kearns Transport Ltd. and driven by the respondent Ostop Slobodian. She waved her arms over her head signalling the truck to stop. The driver jammed the brakes, his truck jack-knifed and went into the ditch, coming to a stop somewhat ahead of Mrs. Corothers' Plymouth. In this process, the right rear dual tandem wheels of the tank truck struck her and she was found by the driver lying beside them in the ditch, severely injured.

Under those circumstances, the onus provision of *The Vehicles Act*, R.S.S. 1965, c. 377, became applicable against the defendants Slobodian and J. Kearns Transport Ltd. It is in the following terms:

169.—(1) Where loss, damage or injury is sustained by a person by reason of a motor vehicle upon a highway, the onus of proof that the loss or damage did not entirely or solely arise through the negligence or improper conduct of the owner or driver of the motor vehicle is on the owner or driver.

(2) This section does not apply in case of a collision between motor vehicles upon a highway, nor to an action brought by a passenger in a motor vehicle, other than a public service vehicle, in respect of injuries sustained by him while a passenger.

I have to say, with respect, that this important provision appears to have been practically ignored in the Courts below. All the trial judge said in his oral judgment was this:

Notwithstanding my regrets and sympathy for this young woman, I have got to follow the law; and the conclusions are that she has failed to establish a case against any of the Defendants for the reasons which have been fully canvassed during the argument, and accordingly her action will be dismissed.

In the Court of Appeal, Woods J.A. ended the reasons for judgment as follows:

pieds lorsqu'elle vit venir un véhicule. Il s'agissait d'un gros camion-citerne semi-remorque appartenant à l'intimée J. Kearns Transport Ltd. et conduit par l'intimé Ostop Slobodian. Elle agita les bras au-dessus de sa tête pour faire signe au chauffeur du camion de s'arrêter. Il écrasa les freins ce qui fit faire un saut carapé au camion qui prit le fossé pour s'arrêter un peu avant la Plymouth de Madame Corothers. Au cours de cette manœuvre, cette dernière fut frappée par les roues jumelées en tandem du côté arrière droit du camion-citerne. Le chauffeur l'a retrouvée gisant près d'elles dans le fossé, grièvement blessée.

Étant donné les circonstances, la disposition de *The Vehicles Act*, S.R.S. 1965, c. 377, relative au fardeau de la preuve s'applique à l'encontre des défendeurs Slobodian et J. Kearns Transport Ltd. Elle prévoit que:

[TRADUCTION] 169.—(1) Quand une personne subit une perte, un dommage ou une blessure à cause d'un véhicule automobile sur un chemin public, le fardeau de la preuve que la perte ou le dommage ne résulte pas entièrement ou uniquement de la négligence ou de la conduite répréhensible du propriétaire ou du conducteur du véhicule automobile incombe au propriétaire ou au conducteur.

(2) Le présent article ne s'applique pas dans le cas d'une collision entre véhicules automobiles sur un chemin public, et ne s'applique pas à une action intentée par le passager d'un véhicule automobile, autre qu'un véhicule automobile à l'usage du public, pour les blessures subies par lui alors qu'il était un passager.

Je dois dire, avec respect, que cette importante disposition semble avoir été pratiquement méconnue par les cours d'instance inférieure. Toute ce que le juge de première instance dit dans son jugement oral est ceci:

[TRADUCTION] Malgré tous mes regrets et toute la sympathie que j'éprouve à l'égard de cette jeune femme je dois suivre la loi et conclure qu'elle n'a pu établir de grief à l'encontre d'aucun des défendeurs, pour les motifs qui ont été longuement débattus au cours des plaidoiries; par conséquent, je rejette son action.

Dans la Cour d'appel, M. le juge Woods a conclu les motifs du jugement comme suit:

The learned trial Judge in effect found that Slobodian was not at fault in suddenly braking his unit. Suddenly discovering a car on the wrong side of the highway with a woman immediately in front of him, his first concern, as he said in his evidence was to avoid hitting her. He applied his brakes and tried to miss her. The learned trial Judge did not fault him for this. He suddenly came upon an unusual situation not of his own creation. The standards to be applied are not those of perfection. If he made a mistake of judgment, it is excusable in the circumstances, *McMillan v. Murray* [1935] S.C.R. 572.

With respect, this approach to the question would be proper on a charge of criminal negligence, but it is not correct in a civil case especially where the onus is on a defendant to exculpate himself. In *McMillan v. Murray*, Duff C.J. did say (at p. 574) that the standards to be applied are not standards of perfection, but dealing with the onus provision of the Alberta statute, he went on to state the test to be applied in the following terms (at p. 575):

We think that, under the statute, standing by itself, the defendant may acquit himself of the onus cast upon him by establishing that the plaintiff's negligence materially contributed to the mishap, and that he could not, in the result, by the exercise of reasonable care, have avoided the consequences of that negligence; or that the mischief was directly caused by the negligence of the plaintiff as well as that of himself co-operating together.

In this Court, it was not contended that Mrs. Corothers had been in any way negligent. Therefore, the only proper approach to the question of the truck driver's liability was to ask whether he had shown that it was due to an inevitable accident that his vehicle hit a pedestrian. Even apart from the statutory provision, there was a *prima facie* case of negligence against him on the basis of *res ipsa loquitur*. A properly driven vehicle does not suddenly move sideways on the highway when passing a pedestrian so as to throw him or her into the

[TRANSLATION] Le savant juge de première instance a conclu en somme que Slobodian n'avait pas commis de faute en freinant soudainement son véhicule. En découvrant tout d'un coup une voiture sur le mauvais côté de la route et une femme immédiatement devant lui, son premier souci, comme il l'a déclaré dans son témoignage, a été d'éviter de la heurter. Il a écrasé les freins en essayant de l'éviter. Ce dont le savant juge de première instance ne lui a pas fait grief. Il s'est trouvé subitement face à une situation inhabituelle qu'il n'avait pas provoquée. Les normes à appliquer ne sont pas celles de la perfection. S'il a commis une erreur de jugement, elle est excusable dans les circonstances, *McMillan c. Murray* [1935] R.C.S. 572.

Avec respect, cette façon d'envisager la question serait plus juste s'il s'agissait d'une accusation de négligence criminelle, mais elle ne convient pas dans un procès civil particulièrement lorsqu'il incombe au défendeur de se justifier. Dans l'affaire *McMillan c. Murray*, M. le juge en chef Duff a bien dit (à la p. 574) qu'on ne pouvait appliquer les normes de la perfection, mais traitant de la disposition législative albertaine relative au fardeau de la preuve, il a procédé (à la p. 575) à définir comme suit le critère qu'il fallait appliquer:

[TRANSLATION] Nous pensons que, sous le régime de cette loi considérée isolément, le défendeur peut s'acquitter du fardeau de preuve qui lui incombe en établissant: que la négligence du demandeur a contribué de façon appréciable à l'accident et que, en définitive, il ne pouvait pas en apportant un soin raisonnable, éviter les conséquences de cette négligence; ou que le dommage a été directement causé par la négligence conjointe du demandeur et la sienne.

En cette Cour, on n'a pas soutenu que M^{me} Corothers avait de quelque façon été négligente. Par conséquent, la seule façon d'envisager correctement la question de la responsabilité du conducteur de camion est de se demander s'il a démontré que son véhicule a heurté un piéton à cause d'un accident inévitable. Même en dehors de la disposition législative, il existe une preuve *prima facie* de négligence à son encontre sur la base de la *res ipsa loquitur*. Un véhicule bien conduit ne se déporte pas subitement sur le côté de la chaussée en dépassant un piéton de

ditch. In the Courts below, on what basis was Slobodian exculpated?

He applied his brakes and tried to miss her,

says Woods J.A.

In my view, this reason is radically erroneous in a civil case. The question is not whether the driver was deliberately or recklessly negligent. It is: Has he shown that he could not have avoided the accident by reasonable care, bearing in mind that the mere fact of the accident raises a presumption of negligence, that is that the driver *did not* use reasonable care. In the instant case, Slobodian himself admits that his tank truck was empty at the time and that this increased the likelihood of a jack-knifing. He also admits *that this type of unit will always go into a skid if the brakes are applied hard*. He also says that there was a special lever which would apply the brakes to the trailer wheels only. This would prevent a jack-knife but he always used the foot brake which operated on all wheels except the two front wheels so that steering is never lost by braking. Finally, when asked why he turned to the right instead of to the left to pass by Mrs. Corothers, he answers:

Well, I think I tried to put the unit in the ditch.

As we have seen, it is a fact that the trailer truck went into the ditch and the plan made by the constable who investigated the accident shows that the skid marks it left in so doing start more than 100 feet ahead of Mrs. Corothers' car. Thus, it is perfectly clear that she was hit by the trailer rear wheels when the truck going past her was going into the ditch, whether as a result of the application of the brakes or of a deliberate steering in that direction, or by a combination of those two factors. Even assuming that it was necessary to brake and to go into the ditch, because this was done when the truck was more than 100 feet away from Mrs. Corothers' car, nothing in my view could possibly

manière à l'envoyer dans le fossé. Dans les cours d'instance inférieure, sur quelle base Slobodian a-t-il été exonéré?

[TRADUCTION] *Il a freiné à fond pour essayer de l'éviter,*

dit M. le juge d'appel Woods.

A mon avis, ce motif est tout à fait erroné dans un procès civil. La question n'est pas de savoir si le conducteur a été délibérément ou témérairement négligent. Elle est: a-t-il démontré qu'il ne pouvait pas éviter l'accident en apportant un soin raisonnable; sans oublier que le simple fait de l'accident fait naître une présomption de négligence, à savoir une présomption que le conducteur *n'a pas* apporté un soin raisonnable. En l'espèce, Slobodian lui-même admet que son camion-citerne était vide au moment de l'accident et que ceci augmentait la possibilité de saut carapé. Il admet également *que ce genre de véhicule dérape toujours si on freine à fond*. Il reconnaît aussi qu'il existe un levier spécial pour freiner uniquement les roues de la remorque. Cela aurait évité un saut carapé mais il utilisait toujours le frein à pied qui agit sur toutes les roues, mais non sur les deux roues avant de façon que le freinage ne bloque jamais l'action du volant. Enfin, lorsqu'on lui a demandé pourquoi il avait dévié vers la droite plutôt que vers la gauche pour dépasser Madame Corothers, il a répondu:

[TRADUCTION] *Eh bien je pense que j'ai essayé d'envoyer le véhicule dans le fossé.*

Comme nous l'avons vu, c'est un fait que le camion-remorque est allé dans le fossé et le plan dessiné par l'agent qui a enquêté sur l'accident indique que les marques de dérapage qu'il a laissées en ce faisant commencent plus de 100 pieds en avant de la voiture de M^{me} Corothers. Ainsi, il est tout à fait évident que celle-ci a été heurtée par les roues arrière de la remorque quand le camion, tout en la dépassant, est allé dans le fossé, que ce soit à la suite du freinage ou d'un coup de volant délibéré dans cette direction ou d'une combinaison de ces deux facteurs. A supposer même qu'il ait été nécessaire de freiner et d'aller dans le fossé, comme ceci s'est produit lorsque le camion était à plus

justify Slobodian in doing it before he had safely passed her. When asked:

But you would have missed her by just keeping on straight down the highway, would you not?

his answer was:

Well, you can't say for sure.

If it was for the plaintiff to show that Slobodian could have avoided the accident by reasonable care, this answer could be considered as exculpatory because it might be said to raise a doubt. But here, any doubt must be resolved against the truck driver and if, on his admission, it may be that he would have avoided the accident by not braking so hard or not driving into the ditch so soon, this means that he has not shown that the accident could not have been avoided by reasonable care.

It must also be considered that Slobodian's truck was at the time of the accident being driven at 58 miles per hour on what he says was "a wet road", other witnesses say "an icy road". His exact speed is known because his unit was fitted with a recording device. On his own admission, he was driving at that speed with his lights on low beam. There was a slight curve on the highway, but the visibility was unobstructed. On high beam he would have seen 500 feet ahead but on low beam, his range of visibility was 200 feet only. When asked if he could stop in that distance driving at 58 miles an hour, Slobodian's answer was:

On dry pavement you could.

He knew perfectly well he was not on dry pavement. How can it be said that he has shown he used reasonable care when, on his own admission, he was driving at such a speed that he could not stop in his range of visibility with the lights he was using? In fact, Woods J.A., appears to have appreciated that the mere fact

de 100 pieds de la voiture de M^{me} Corothers, rien, à mon avis, ne pouvait justifier Slobodian de le faire avant d'être sûr de l'avoir dépassée en toute sécurité. Lorsqu'on lui a demandé:

[TRADUCTION] *Mais vous auriez pu l'éviter simplement en continuant tout droit sur la route, n'est-ce pas?*

Il a répondu:

[TRADUCTION] *Eh bien on ne peut vraiment pas l'affirmer.*

S'il incombait à la demanderesse de démontrer que Slobodian aurait pu éviter l'accident en apportant un soin raisonnable, cette réponse pourrait être considérée comme une justification car on pourrait dire qu'elle soulève un doute. Mais, en l'espèce, tout doute doit être résolu à l'encontre du chauffeur de camion et si, de son propre aveu, il se peut que s'il n'avait pas freiné si fort et ne s'était pas dirigé dans le fossé si vite, il aurait évité l'accident; cela signifie qu'il n'a pas démontré qu'il ne pouvait pas éviter l'accident en apportant un soin raisonnable.

Il faut également tenir compte du fait que le camion de Slobodian, au moment de l'accident, roulait à 58 milles à l'heure sur ce qu'il a dit être «une route mouillée» et que d'autres témoins ont dit être «une route glacée». On connaît sa vitesse exacte car son véhicule était muni d'un compteur enregistreur. Tel qu'il l'a admis, il conduisait à cette vitesse avec les feux à faisceau-croisement. Il y avait un léger virage sur la route mais la visibilité n'était pas obstruée. Par pleins phares, il aurait pu voir jusqu'à 500 pieds devant lui mais à faisceau-croisement sa visibilité n'était que de 200 pieds. Quand on lui a demandé s'il aurait pu s'arrêter sur cette distance en roulant à 58 milles à l'heure Slobodian a répondu:

[TRADUCTION] *Sur une route sèche, oui.*

Il savait pertinemment qu'il n'était pas sur une route sèche. Comment peut-on dire qu'il a apporté tout le soin nécessaire lorsqu'il admet lui-même qu'il conduisait à une vitesse telle qu'il ne pouvait s'arrêter dans son champ de visibilité compte tenu de la puissance du faisceau qu'il utilisait? En fait, le juge d'appel Woods semble

that Slobodian had applied his brakes and tried to miss Mrs. Corothers was not enough because he went on to say:

He suddenly came upon an unusual situation, not of his own creation. The standards to be applied are not those of perfection. If he made a mistake of judgment, it is excusable in the circumstances.

As I read this it appears to me that the truck driver was exculpated because he was faced with the emergency created by the collision between the Volvo and the Monarch, as a result of which the highway was obstructed. If that is indeed the basis of the judgment, then it seems totally inconsistent with the other finding that there was no connection between the injury suffered by Mrs. Corothers and the collision caused by the negligence of Poupard, the driver of the Volvo.

On the evidence in this case, it is abundantly clear that the collision was solely due to such negligence: the Volvo veered suddenly into the path of the Monarch. In my view, the truck driver cannot be exculpated on account of the emergency due to the collision, without involving the author of that collision into liability for the ensuing result. I just cannot accept that this can be said not to be foreseeable by the author of the first collision. Multiple collisions are such frequent occurrences that dangerous emergency manoeuvres to avoid them are to be expected.

In this Court, it was contended by counsel for Poupard that Slobodian had reacted solely to the presence of Mrs. Corothers waving her arms over her head. However, here is the answer he gave to question 69 on discovery put in evidence at the trial;

Well, when I seen this lady running towards me then I knew that there was something wrong, that there must have been an accident there.

This is conclusive evidence that Slobodian did not act as he did simply on account of seeing a pedestrian waving for him to stop. Had the highway been clear, I cannot think he would

avoir vu que le simple fait que Slobodian a freiné et essayé d'éviter M^{me} Corothers n'était pas suffisant car il a poursuivi en ces termes:

[TRADUCTION] *Il s'est trouvé subitement face à une situation inhabituelle qu'il n'avait pas provoquée. Les normes à appliquer ne sont pas celles de la perfection. S'il a commis une erreur de jugement, elle est excusable dans les circonstances.*

En lisant cela, il me semble qu'il exonère le chauffeur pour le motif que ce dernier s'est trouvé face à une situation d'urgence créée par la collision de la Volvo et de la Monarch, qui a entraîné l'obstruction de la route. Si cela est véritablement le fondement du jugement, cela me semble tout à fait incompatible avec l'autre conclusion selon laquelle il n'y aurait aucun lien entre la blessure subie par M^{me} Corothers et la collision due à la négligence de Poupard, conducteur de la Volvo.

D'après la preuve en l'espèce, il est très clair que la collision est uniquement due à cette négligence: la Volvo a soudainement viré dans la voie de la Monarch. A mon avis, le chauffeur de camion ne peut être justifié par la situation d'urgence née de la collision, sans que l'on rende l'auteur de cette collision responsable du résultat qui s'ensuivit. Je ne peux tout simplement pas accepter que ce résultat puisse être considéré comme non prévisible pour l'auteur de la première collision. Les collisions multiples sont si fréquentes qu'il faut s'attendre à ce que de dangereuses manœuvres soient exécutées pour les éviter.

En cette Cour, l'avocat de Poupard a soutenu que Slobodian n'a fait que réagir à la présence de M^{me} Corothers qui agitait les bras au-dessus de sa tête. Toutefois, voici la réponse donnée à la question 69 de l'interrogatoire préalable, versé en preuve au procès:

[TRADUCTION] *Eh bien, quand j'ai vu cette dame courir vers moi, j'ai compris qu'il y avait quelque chose qui n'allait pas, qu'un accident avait dû se produire là.*

Ce témoignage permet de conclure avec certitude que Slobodian n'a pas agi comme il l'a fait uniquement parce qu'il a vu un piéton qui lui faisait signe d'arrêter. Si la route n'avait pas été

have made the mistake of jamming his brakes so as to endanger a pedestrian. What I have quoted shows that the Court of Appeal did not think so and they exculpated the driver on account of the emergency without unfortunately realizing that this brought into the picture Poupard's negligence which they dismissed from consideration, saying:

It is to be noted that the female plaintiff had completed all that she was going to do at the scene of the collision before the arrival of the truck driven by Slobodian. She had left the scene of the accident and her activities had reached a new stage. The situation of peril created by Poupard had ended. The plaintiff was not then acting in danger nor anticipating any danger created by the acts of Poupard. The injury suffered arose from a new act or circumstance, which was not one that ought reasonably to have been foreseeable by Poupard.

With respect, it appears to me that it could not correctly be said that the situation of peril created by Poupard had ended. His car in two broken pieces was obstructing the highway together with the damaged Monarch and a dead body. There was also Mrs. Corothers' Plymouth which was stopped in an irregular and dangerous position from which it could not readily be moved. It was not a place of safety for her. If she had remained inside, who knows if Slobodian's semi-trailer would not have crashed on it as a result of hitting the obstructions? In any case, being uninjured, she certainly properly felt under a moral, if not a legal duty, to run for help and to signal and flag down any oncoming traffic. To say that she was not then acting in danger nor anticipating any danger created by the acts of Poupard is to ignore the realities of the situation. What she was doing was nothing but the proper reaction to those acts and an attempt to avoid or to mitigate some of their dreadful consequences.

This is not a case in which I can feel any hesitation in interfering with concurrent findings. The basic facts were indisputable but they were not correctly appreciated in accordance with proper legal principles.

obstruée, je ne peux penser qu'il aurait commis l'erreur d'écraser ses freins au point de mettre un piéton en danger. L'extrait que j'ai cité démontre que la Cour d'appel ne l'a pas pensé non plus et qu'elle a exonéré le conducteur en raison de la situation d'urgence sans malheureusement se rendre compte que cela faisait intervenir la négligence de Poupard qu'elle avait écartée de toute considération, en disant:

[TRANSLATION] *On doit noter que la demanderesse avait terminé tout ce qu'elle avait l'intention de faire sur la scène de la collision avant l'arrivée du camion conduit par Slobodian. Elle avait quitté la scène de l'accident et ses initiatives entraient dans une nouvelle phase. La situation périlleuse créée par Poupard n'existait plus. La demanderesse n'agissait pas à ce moment-là sous le coup du danger et elle n'envisageait pas de danger résultant des agissements de Poupard. Le préjudice subi découle d'une action ou situation nouvelle, qui n'en était pas une qui aurait dû raisonnablement être prévisible pour Poupard.*

Avec respect, il me semble qu'il n'est pas juste de dire que la situation dangereuse qu'avait créée Poupard n'existait plus. Son automobile coupée en deux obstruait la chaussée avec la Monarch endommagée et le corps de l'une des personnes tuées. Il y avait aussi la Plymouth de M^{me} Corothers qui était arrêtée dans une position irrégulière et dangereuse. Ce n'était pas un lieu sûr pour elle. Si elle était restée à l'intérieur qui sait si la semi-remorque de Slobodian n'aurait pas foncé sur elle en heurtant les obstacles? En tout cas, n'étant pas blessée elle s'est certainement sentie sous l'obligation morale, sinon légale, de courir chercher du secours et faire arrêter tout véhicule venant dans sa direction. Dire qu'elle n'agissait pas alors sous le coup du danger et qu'elle n'envisageait pas de danger résultant des agissements de Poupard, c'est méconnaître la réalité de la situation. Face à ces agissements, sa réaction a été simplement normale, elle n'a fait qu'essayer d'éviter ou atténuer certaines de leurs terribles conséquences.

Il ne s'agit pas d'un cas où je puis de quelque façon hésiter à modifier des conclusions concordantes. Les faits matériels sont incontestables mais ils n'ont pas été correctement appréciés en droit.

In my view, it cannot be considered that once it is accepted that Poupard's negligence was a contributory cause of Mrs. Corothers' injuries, the burden imposed by s. 169 of the *The Vehicles Act* is discharged because under those circumstances, "the onus of proof that the loss or damage did not *entirely or solely* arise through the negligence" of Slobodian is met and the burden of proving that his actions contributed to the loss then rests on the plaintiff. In my opinion, the decision of this Court in *Feener v. McKenzie*¹² dealing with the effect of the same words in the Nova Scotia *Motor Vehicle Act* is conclusive against that view. In that case, Hall J. said with the agreement of the majority (at p. 544):

The law in Nova Scotia as to the effect and interpretation of this section was set out by Ilsley C.J. in *Tuckey v. Dyer* (1961), 27 D.L.R. (2d) 408, where Ilsley C.J. correctly applied the judgment of this Court in *Dearing v. Hebert*, [1957] S.C.R. 843. The section under review in *Dearing v. Hebert* was to all intents and purposes, the same as s. 221(1) (a) and (b) of the *Motor Vehicle Act* of Nova Scotia and in particular contains the same phrase "... did not entirely or solely arise through the negligence or improper conduct ..." and Locke J. for the majority, referring to the matter of onus, quoted with approval from the judgment delivered by Lord Wright in *Winnipeg Electric Company v. Geel*, [1932] A.C. 690, as follows:

But the onus which the section places on the defendant is not in law a shifting or transitory onus: it cannot be displaced merely by the defendant giving some evidence that he was not negligent, if that evidence, however credible, is not sufficient reasonably to satisfy the jury that he was not negligent: the burden remains on the defendant until the very end of the case, when the question must be determined whether or not the defendant has sufficiently shown that he did not in fact cause the accident by his negligence. If, on the whole of the evidence, the defendant establishes this to the satisfaction of the jury, he will be entitled to judgment; if, however, the issue is left in doubt or the evidence is balanced and even, the defendant will

A mon avis, on ne peut considérer que dès lors qu'il est démontré que la négligence de Poupard a été une cause contributive des blessures de M^{me} Corothers, le fardeau imposé par l'art. 169 de *The Vehicles Act* se trouve déchargé parce que dans les circonstances dont il s'agit, «le fardeau de la preuve que la perte ou le dommage ne résulte pas *entièrement ou uniquement* de la négligence ou de la conduite répréhensible» de Slobodian serait déchargé et celui de prouver que ses actes ont contribué à la perte incomberait ensuite à la demanderesse. A mon avis, la décision de cette Cour dans *Feener c. McKenzie*¹², qui traite de l'effet des mêmes termes dans le *Motor Vehicle Act* de la Nouvelle-Écosse, est concluante à l'encontre de cette façon de voir. Dans cette affaire-là, M. le juge Hall a dit avec l'assentiment de la majorité (à la p. 544):

La loi applicable en Nouvelle-Écosse quant à l'effet et à l'interprétation de cet article a été définie dans *Tuckey v. Dyer*, par le juge en chef Ilsley qui a appliqué à bon droit la décision de cette Cour dans *Dearing c. Hébert*. L'article à l'étude dans *Dearing c. Hébert* était, à toutes fins pratiques, le même que l'art. 221(1) (a) et (b) du *Motor Vehicle Act* de la Nouvelle-Écosse et, en particulier, il contenait le même membre de phrase [TRADUCTION] «... ne résulte pas entièrement ou uniquement de la négligence ou de la conduite répréhensible...» En se reportant à la question du fardeau de la preuve, le juge Locke, au nom de la majorité, a cité en y souscrivant un extrait du jugement rendu par Lord Wright dans *Winnipeg Electric Company v. Geel*:

[TRADUCTION] Mais le fardeau de la preuve que l'article impose au défendeur n'est pas en droit un fardeau déplaçable ou transitoire: le simple fait que le défendeur apporte une preuve pour montrer qu'il n'a pas été négligent ne peut déplacer ce fardeau si cette preuve, quelque digne de foi qu'elle soit, ne suffit raisonnablement pas à convaincre le jury qu'il n'a pas été négligent: le fardeau repose sur le défendeur jusqu'à la fin même des plaidoiries, où il faudra déterminer si, oui ou non, le défendeur a suffisamment démontré qu'il n'a pas en fait causé l'accident par sa négligence. Si, d'après l'ensemble de la preuve, le défendeur réussit à convaincre le jury de cela, il obtiendra gain de cause; si, par contre, la chose demeure douteuse ou si la preuve

¹² [1972] S.C.R. 525.

¹² [1972] R.C.S. 525.

be held liable by virtue of the statutory onus, whereas in that event but for the statute the plaintiff would fail, because but for the statute the onus would be on him.

It is, accordingly, beyond question that in telling the jury as he did, "the moment he [the driver] can prove he was not entirely or solely to blame, then the burden falls back upon the pedestrian to prove that the driver was responsible", the learned trial judge misdirected the jury on a most vital aspect of the case.

I think I should add that I do not read Ritchie J.'s dissenting reasons in that case, with which I agreed, as expressing a different view of the effect of the words "entirely or solely". Here is how he concluded on that point (at pp. 537-538):

In my opinion the effect of s. 221(1)(b) of the *Motor Vehicle Act* in the trial of an action where damages are claimed for an injury sustained by any person by reason of the presence of a motor vehicle upon a highway, is to create a rebuttable presumption that such injury arose "entirely or solely" through the negligence or improper conduct of the operator of the motor vehicle. This presumption against the operator remains until the very end of the case, but it is a presumption which can be rebutted either *in whole or in part*, and if after all the evidence has been heard the jury is satisfied that the operator was only partly to blame, then the fault is to be divided in accordance with the provisions of the *Contributory Negligence Act*. If, on the other hand, the jury is satisfied on the whole of the evidence that there was no fault on the part of the operator which caused the accident, the plaintiff's action must be dismissed. The question of whether, and to what extent, the presumption has been rebutted is one which can only be determined at the conclusion of the case.

I agree with Mr. Justice Cooper that the charge which the learned trial judge delivered at the conclusion of this case was not such as to suggest to the jury that the burden of proof shifted as the case progressed, and like the Court of Appeal, I do not think that there was any misdirection in this regard which could have affected the verdict as found by the jury.

It appears to me that the jurors in the present case must have concluded, after having heard all the evidence, that the infant plaintiff had placed "himself in

est partagée également, le défendeur sera tenu pour responsable à cause du fardeau légal, alors qu'en l'absence de cette disposition, le demandeur n'obtiendrait pas gain de cause, le fardeau de la preuve reposant sur lui.

Par conséquent, il ne fait pas de doute qu'en déclarant au jury, comme il l'a fait, [TRADUCTION] «dès qu'il [le conducteur] peut prouver qu'il n'était pas entièrement ou uniquement responsable, alors c'est au piéton qu'il incombe de prouver la responsabilité du conducteur», le savant juge de première instance a donné au jury une directive erronée sur un point essentiel de l'affaire.

Je crois devoir ajouter que j'ai souscrit aux motifs dissidents de M. le juge Ritchie dans cette affaire-là, mais ils ne me paraissent pas exprimer un point de vue différent sur l'effet des mots «entièrement ou uniquement». En voici la conclusion sur ce point-là (pp. 537-538):

A mon avis, dans une action en dommages-intérêts pour blessures subies par une personne et attribuables à la présence d'un véhicule automobile sur un chemin public, l'art. 221(1) (b) du *Motor Vehicle Act* a pour effet de créer une présomption réfutable que ces blessures ont résulté «entièrement ou uniquement» de la négligence ou de la conduite répréhensible du conducteur du véhicule automobile. Cette présomption contre le conducteur subsiste jusqu'à la fin du procès, mais elle peut être repoussée *en tout ou en partie*; et, si, après l'audition de tous les témoignages, le jury est convaincu que le conducteur n'était responsable qu'en partie, il y a alors lieu de partager la faute selon les dispositions du *Contributory Negligence Act*. Si par contre, l'ensemble de la preuve convainc le jury qu'il n'y a eu de la part du conducteur aucune faute qui a causé l'accident, l'action du demandeur doit être rejetée. La question de savoir si, et dans quelle mesure, la présomption a été repoussée, ne peut être réglée qu'à la clôture de la preuve.

Je pense comme M. le juge Cooper que les directives du savant juge de première instance au jury, à la clôture de la preuve, n'étaient pas de nature à suggérer au jury que le fardeau de la preuve se déplaçait au cours du procès et, à l'instar de la Cour d'appel, je ne crois pas qu'il y ait eu, à cet égard, des directives irrégulières, susceptibles d'avoir influé sur le verdict que le jury a rendu.

Il me paraît que, dans la présente affaire, les jurés ont dû conclure, à la clôture de la preuve, que le mineur demandeur [TRADUCTION] «s'était placé

the way of the defendant's vehicle in such a manner that the defendant could not reasonably avoid the impact" and under these circumstances they did not have to be concerned with any question of contributory negligence. (Emphasis added.)

This conclusion was expressed after a review of authorities including references to *Poole & Thompson Ltd. v. McNally*¹³ and *McMillan v. Murray*¹⁴. These two cases, it must be noted, dealt with similar onus of proof sections in Prince Edward Island and in Alberta prior to the insertion of the words "entirely or solely" and prior to the enactment of *The Contributory Negligence Act* in those provinces. In the first case, it was said that without those words, contributory negligence of the plaintiff might not avail as a defence to the motorist because it would not show that the injury did not arise through his negligence. This was the view that was rejected in the passage from *McMillan v. Murray* which I have quoted earlier. It was there held that, even without the words "entirely or solely", proof of contributory negligence was as complete a defence against the statutory presumption of negligence as against proven negligence at common law. However, in the interval between the two judgments (November 20, 1934, and November 22, 1935), the Legislature of Alberta had added the words "entirely or solely" by chap. 82 of the Statutes of 1935, and the Legislature of Saskatchewan had similarly inserted them in s. 86 of the *Vehicles Act*, 1935 (Sask.), c. 68, assented to February 21, 1935. Later on, contributory negligence ceased to be a complete defence in the two provinces by the enactment of *The Contributory Negligence Act*, in Alberta by chap. 18 of the Statutes of 1937, in Saskatchewan by chap. 23 of the Statutes of 1944. Therefore, when *Dearing v. Hébert* came before this Court in 1957, the Alberta onus of proof section was considered in the context of that enactment. No reference was then made to *McMillan v. Murray* based as it was on the common law rule as to the effect of contributory negligence. It was mentioned in *Feener v.*

devant l'automobile du défendeur de telle façon que le défendeur ne pouvait raisonnablement éviter l'accident», et que, dans les circonstances, la question de la négligence commune ne se posait pas. (J'ai mis des mots en italique.)

Cette conclusion a été exprimée après une revue des précédents qui comprenait des renvois à *Poole & Thompson Ltd. c. McNally*¹³ et *McMillan c. Murray*¹⁴. Ces deux arrêts, on doit le noter, visaient des dispositions similaires de l'Île-du-Prince-Édouard et de l'Alberta sur le fardeau de la preuve avant l'insertion des mots «entièrement ou uniquement» et avant l'adoption de *The Contributory Negligence Act* dans ces provinces. Dans le premier arrêt, on a dit que sans ces mots, la négligence commune du demandeur ne pourrait vraisemblablement pas constituer un moyen de défense pour l'automobiliste parce qu'elle ne démontrerait pas que le préjudice n'a pas résulté de sa négligence. C'est le point de vue que rejette le passage de l'arrêt *McMillan c. Murray* que j'ai reproduit plus haut. On y a décidé que, même sans les mots «entièrement ou uniquement», la preuve d'une négligence commune était un moyen de défense aussi concluant à l'encontre de la présomption législative de négligence qu'à l'encontre de la négligence prouvée suivant la *Common Law*. Cependant, durant l'intervalle entre les deux arrêts (20 novembre 1934 au 22 novembre 1935), la législature de l'Alberta avait ajouté les mots «entièrement ou uniquement» par le chap. 82 des lois de 1935, et la législature de la Saskatchewan avait de même inséré ces termes dans l'art. 86 du *Vehicles Act*, 1935 (Sask.) c. 68, sanctionné le 21 février 1935. Plus tard, la négligence commune a cessé d'être un moyen de défense complet dans les deux provinces du fait qu'on y a édicté *The Contributory Negligence Act*, en Alberta par le chap. 18 des lois de 1937, et en Saskatchewan par le chap. 23 des lois de 1944. Par conséquent, lorsque cette Cour fut saisie de l'affaire *Dearing c. Hébert* en 1957 l'article albertain relatif au fardeau de la preuve a été étudié dans le contexte de cette dernière

¹³ [1934] S.C.R. 717.

¹⁴ [1935] S.C.R. 572.

¹³ [1934] R.C.S. 717.

¹⁴ [1935] R.C.S. 572.

McKenzie but *Dearing v. Hébert* was followed in holding that a different result should obtain in the light of the applicable *Contributory Negligence Act*. However, in so far as the onus of the car driver was said to be to show that he could not "by the exercise of reasonable care" have avoided the mishap, nothing detracts from the value of Duff C.J.'s words.

I have to stress that in the *Winnipeg Electric* case, Lord Wright said in the passage above quoted, which is taken from p. 695 of the report,

... the burden remains on the defendant until the very end of the case, when the question must be determined whether or not the defendant has sufficiently shown that he did not in fact cause the accident by his negligence. ...

It would be contrary to the basic rule governing appeals to hold that the question becomes different in appeal and Lord Wright said nothing of the kind at p. 698. What Turgeon J.A. said in the passage quoted there from his reasons in *Stanley v. National Fruit Co.*¹⁵, at p. 141, is this:

But if evidence for and against is given upon the points in question, the rule in favour of the preponderance of evidence should be applied as in ordinary civil cases, and the statutory onus will cease to be a factor in the case if the Court can come to a definite conclusion one way or the other, after hearing and weighing the whole of the testimony.

That this was not read as implying that the effect of the onus provision disappears at any stage is apparent from the fact that at p. 699, after quoting from Duff J.: "*The onus of dis-*

loi qu'on avait édictée. Aucune mention n'a été faite alors de l'arrêt *McMillan c. Murray* fondé qu'il était sur la règle de *Common Law* relative à l'effet de la négligence commune. Il a été mentionné dans *Feener c. McKenzie* mais *Dearing c. Hébert* a été suivi en statuant qu'un résultat différent s'imposait à la lumière du *Contributory Negligence Act* applicable. Cependant, dans la mesure où l'on dit que le fardeau du conducteur d'automobile est de démontrer qu'il ne pouvait pas, [TRADUCTION] «en apportant un soin raisonnable», éviter la mésaventure, l'énoncé du juge en chef Duff garde toute sa valeur.

Je dois souligner que dans l'arrêt *Winnipeg Electric*, Lord Wright a dit dans le passage précité, tiré de la p. 695 du recueil,

[TRADUCTION] ... le fardeau repose sur le défendeur jusqu'à la fin du litige, où il faudra déterminer si, oui ou non, le défendeur a suffisamment démontré qu'il n'a pas en fait causé l'accident par sa négligence. ...

Ce serait contraire à la règle fondamentale selon laquelle on doit juger en appel que de statuer que la question y devient différente et Lord Wright ne dit rien de la sorte à la p. 698. Ce que M. le juge d'appel Turgeon a dit dans le passage tiré de ses motifs dans l'affaire *Stanley v. National Fruit Co.*¹⁵, à la p. 141, est ceci:

[TRADUCTION] Mais si des preuves à l'appui et des preuves contraires sont présentées de part et d'autre sur les points en litige, la règle en faveur de la prépondérance de la preuve doit être appliquée comme dans les causes civiles ordinaires, et le fardeau légal cesse d'être un facteur si la Cour peut en arriver à une conclusion définitive dans un sens ou dans l'autre, après avoir entendu et pesé l'ensemble des témoignages.

Que cela n'a pas été interprété comme impliquant que l'effet de la disposition relative au fardeau peut disparaître à un stade quelconque de l'instance ressort manifestement du fait qu'à

¹⁵ (1929), 24 S.L.R. 137.

¹⁵ (1929), 24 S.L.R. 137.

proving negligence remains throughout the proceedings", Lord Wright goes on to say:

The position of the defendants under the statute is thus analogous to the position of the defendant in a case to which the principle often called *res ipsa loquitur* applies.

In my view, the action should be allowed against all defendants jointly and severally. This is not a case in which I can find sufficient reasons for apportioning the responsibility otherwise than equally as between the truck driver and the owner on the one hand, and the owner of the Volvo and the estate of its deceased driver on the other hand. Because the damages were not assessed by the trial judge, there will have to be a reference if the parties cannot agree as to the assessment. It should also be mentioned that while there was no objection taken to our jurisdiction, Mrs. Corothers' affidavit does not show that her husband's claim reaches the jurisdictional amount. However, because in such a situation, special leave to appeal is invariably granted on request as a matter of course, it may be taken to have been granted.

I would accordingly allow the appeal with costs throughout and direct that judgment be entered in favour of the plaintiffs against the defendants jointly and severally, for an amount to be assessed by reference to the Court of Queen's Bench of Saskatchewan, this condemnation to bear interest from the date of the judgment at trial and to be apportioned equally as between the defendants Ostop Slobodian and J. Kearns Transport Ltd. on the one hand, and Thomas Russell Poupard and Guaranty Trust Company of Canada as administrator on the other hand.

Judgment accordingly.

Solicitor for the plaintiffs, appellants: Clarence W. Vause, Swift Current.

la p. 699, après avoir cité le juge Duff: *Le fardeau de réfuter la négligence demeure tout au long de la procédure*, Lord Wright poursuit en disant:

[TRANSLATION] La position des défendeurs sous le régime de la loi dont il s'agit est ainsi analogue à la position du défendeur dans une affaire à laquelle s'applique le principe souvent appelé *res ipsa loquitur*.

A mon avis, l'action doit être accueillie à l'encontre de tous les défendeurs solidairement. Il ne s'agit pas d'un cas où je trouve des motifs suffisants pour répartir la responsabilité autrement que de façon égale entre le chauffeur du camion et son propriétaire d'une part et le propriétaire de la Volvo et la succession de son conducteur défunt d'autre part. Comme les dommages n'ont pas été évalués par le juge de première instance, il devra y avoir renvoi si les parties ne peuvent s'entendre sur l'évaluation. Il faut également mentionner que bien qu'il n'y ait pas eu d'objection à la compétence de cette Cour, la déclaration sous serment souscrite par M^{me} Corothers n'indique pas que la réclamation de son mari atteint le montant juridictionnel. Toutefois, comme en pareille situation l'autorisation spéciale d'appeler est invariablement accordée sur demande, on peut considérer qu'elle l'a été.

Par conséquent, j'accueillerais le pourvoi avec dépens en toutes les cours et j'ordonnerais que jugement soit inscrit en faveur des demandeurs à l'encontre des défendeurs solidairement pour un montant à déterminer sur renvoi à la Cour du Banc de la Reine de la Saskatchewan, cette condamnation devant porter intérêt à compter de la date du jugement de première instance et être répartie également entre les défendeurs Ostop Slobodian et J. Kearns Transport Ltd. d'une part et Thomas Russell Poupard et Guaranty Trust Company of Canada à titre d'administratrice, d'autre part.

Jugement en conséquence.

Procureur des demandeurs, appelants: Clarence W. Vause, Swift Current.

Solicitor for the defendants, respondents, Ostop Slobodian and J. Kearns Transport Ltd.: J. Green, Regina.

Solicitors for the defendants, respondents, Thomas Russell Poupard and Guaranty Trust Company of Canada: Pierce, Hleck, Kanuka, Goetz, Thuringer, Semenchuck & Naylen, Regina.

Procureur des défendeurs, intimés, Ostop Slobodian et J. Kearns Transport Ltd.: J. Green, Regina.

Procureurs des défendeurs, intimés, Thomas Russell Poupard et Guaranty Trust Company of Canada: Pierce, Hleck, Kanuka, Goetz, Thuringer, Semenchuck & Naylen, Regina.