

Egan Hendricks (*Plaintiff*) *Appellant*;

and

Her Majesty The Queen (*Defendant*)
Respondent.

1969: May 28, 29; 1969: November 17.

Present: Cartwright C.J. and Abbott, Ritchie, Hall and Spence JJ.

ON APPEAL FROM THE EXCHEQUER COURT
OF CANADA

Crown—Torts—Negligence—Motor boat swept over water fall—Plaintiff's wife drowned—Lack of proper attention—Failure of Crown servants to replace warning signs—Contributory negligence—Crown Liability Act, 1952-53 (Can.), c. 30—The Trustee Act, R.S.M. 1954, c. 273—The Fatal Accidents Act, R.S.M. 1954, c. 84.

On June 19, 1966, the plaintiff, his wife and a friend went on a cruise on the Red River in a 19-foot fibre glass boat powered by a 90-horse power outboard motor. The plaintiff navigated the boat until they stopped for lunch, after which his wife took over the controls. As they approached a dam with the intention to take their boat through the lock, it became apparent that the lock was not open for use. In fact, the river was not open for navigation. The wife turned the boat about and went back up-stream with the intention of returning home. The plaintiff looked down the river, saw that all the curtains of the dam were raised. The danger signs placed on a buoy and warning of a water fall ahead were no longer in place. These signs had been placed by the Crown servants, had apparently been dislodged by flood waters and had not yet been replaced. It then appeared to the plaintiff that the water was level on both sides of the dam and he could see no falls but did observe a number of small boats fishing and cruising on the far side of the dam, from all of which he concluded that it would be safe to pass under the bridge and directed his wife to do so. When the boat was about 50 feet from the dam, the drop in the water level became clearly visible and the fall of water very audible. The boat was carried broadside over the top of the dam, filled with water and capsized. The plaintiff's wife was drowned. The plaintiff's petition of right claiming damages was dismissed by the

Egan Hendricks (*Demandeur*) *Appelant*;

et

Sa Majesté la Reine (*Défenderesse*) *Intimée*.

1969: les 28 et 29 mai; 1969: le 17 novembre.

Présents: Le Juge en Chef Cartwright et les Juges Abbott, Ritchie, Hall et Spence.

EN APPEL DE LA COUR DE L'ÉCHIQUIER
DU CANADA

Couronne—Faute—Bateau équipé d'un moteur hors-bord sautant une chute—Noyade de l'épouse du demandeur—Inattention—Omission des préposés de la Couronne de remplacer les écriteaux signalant l'existence de la chute—Partage de responsabilité—Loi sur la responsabilité de la Couronne, 1952-53 (Can.), c. 30—The Trustee Act, R.S.M. 1954, c. 273—The Fatal Accidents Act, R.S.M. 1954, c. 84.

Le 19 juin 1966, le demandeur, son épouse et un ami sont partis en promenade sur la rivière Rouge dans un bateau en fibre de verre, de 19 pieds de longueur, équipé d'un moteur hors-bord de 90 chevaux-vapeur. Le demandeur a conduit le bateau jusqu'au moment où ils se sont arrêtés pour déjeuner. Quand ils sont repartis, l'épouse du demandeur a pris les commandes. A l'approche d'un barrage, ils projetaient de passer par l'écluse. Rendus tout près, ils ont bien vu que l'écluse n'était pas ouverte à la navigation. En fait, la rivière n'était pas encore ouverte à la navigation. L'épouse du demandeur a alors fait demi-tour et remonté le courant dans l'intention de retourner à Winnipeg. Le demandeur a alors regardé en aval, vu que les rideaux du barrage étaient tous relevés. Il n'y avait plus d'écriteaux à la bouée signalant l'existence de la chute. Ces écriteaux avaient été placés par les préposés de la Couronne, avaient apparemment été emportés par la crue des eaux et n'avaient pas encore été remplacés. Le demandeur a cru alors que le niveau de l'eau était le même des deux côtés du barrage. Il n'a pu distinguer aucune chute; par contre, il a constaté qu'il y avait plusieurs personnes qui se promenaient et qui pêchaient dans de petites embarcations de l'autre côté du pont. De tout cela, il a conclu qu'il n'y avait pas de danger à passer sous le pont et il a dit à sa femme de le faire. Lorsque le bateau a été à environ 50 pieds du barrage, la dénivellation est devenue clairement

Exchequer Court. The plaintiff appealed to this Court.

Held (Abbott and Ritchie JJ. dissenting): The appeal should be allowed.

Per Cartwright C.J.: The failure on the part of the employees of the Crown to replace the warning signs was negligent and was an effective cause of the disaster. It was an effective cause of the plaintiff and his wife embarking on a dangerous course which they would not otherwise have entered. Their negligence in failing to realize and appreciate the existence of the danger a few moments sooner than they did does not warrant the placing of the whole blame upon them.

Per Hall and Spence JJ.: The facts of this case justify the equal division of the negligence between the plaintiff and the Crown. The lack of proper attention and failure to keep the boat under control during the progress forward from the point of turning to the moment when, all too late they appreciated the danger, was negligence on the part of the plaintiff and of his wife. The Crown was negligent in failing to replace the warning signs which caused the plaintiff to determine to carry out what turned out to a fatal manoeuvre and which led him to believe that his wife could drive the boat forward under the bridge safely. These acts of negligence on both sides were operating simultaneously.

Per Abbott and Ritchie JJ., *dissenting*: The failure of both the plaintiff and his wife to take any precautions for their own safety was the determining factor in producing the unhappy result which occurred. The absence of the warning signs on the buoy was not of itself a cause of the accident which was solely occasioned by the acts of the plaintiff and his wife. Their negligent conduct was severable from and subsequent to any negligence which might be attributed to the Crown, and in navigating their pleasure boat as they did, they ought to have anticipated the disaster which ensued.

APPEAL from a judgment of Cattanach J. of the Exchequer Court of Canada, dismissing

visible et le bruit de la chute, très audible. Le courant a entraîné le bateau par dessus le barrage, il s'est empli d'eau et a chaviré. L'épouse du demandeur s'est noyée. La Cour de l'Échiquier a rejeté la pétition de droit du demandeur réclamant des dommages-intérêts. Le demandeur en appela à cette Cour.

Arrêt: L'appel doit être accueilli, les Juges Abbott et Ritchie étant dissidents.

Le Juge en Chef Cartwright: L'omission de la part des employés de la Couronne de remplacer les panneaux de signalisation était une négligence et elle a été la cause efficiente du désastre. Cette négligence a contribué effectivement à amener le demandeur et son épouse dans une voie périlleuse qu'ils auraient autrement évitée. La négligence de leur part en manquant d'apercevoir et apprécier le danger un peu plus tôt qu'ils ne l'ont fait ne permet pas de leur imputer toute la responsabilité.

Les Juges Hall et Spence: Les faits de cette cause motivent l'imputation à parts égales de la négligence au demandeur et à la Couronne. L'inattention du demandeur et de son épouse et leur défaut de garder la maîtrise du bateau au cours du trajet depuis le point où ils ont fait demi-tour jusqu'à l'instant où ils ont compris trop tard le danger constituent une négligence qui leur est imputable. L'omission de remplacer les écriteaux de signalisation qui a amené le demandeur à exécuter ce qui s'est révélé une manoeuvre funeste et qui lui a fait croire que son épouse pouvait passer sous le pont sans danger constitue une négligence qui est imputable à la Couronne. La négligence des deux parties a contribué simultanément à l'accident.

Les Juges Abbott et Ritchie, *dissidents*: L'omission du demandeur et de son épouse de veiller à leur propre sécurité a été le facteur déterminant du malheur qui leur est arrivé. L'absence des écriteaux de signalisation sur la bouée n'a pas contribué en elle-même à l'accident, ce dernier résultant uniquement des actes du demandeur et de son épouse. Leur conduite négligente est distincte de toute négligence imputable à la Couronne et elle est postérieure. En dirigeant comme ils l'ont fait leur embarcation de plaisance, ils auraient dû prévoir l'accident qui est survenu.

APPEL d'un jugement du Juge Cattanach de la Cour de l'Échiquier du Canada, rejetant la

the appellant's petition of right. Appeal allowed, Abbott and Ritchie JJ. dissenting.

D'A. C. H. McCaffrey and J. F. O'Sullivan, for the plaintiff, appellant.

Derek H. Aylen and Robert W. Law, for the defendant, respondent.

THE CHIEF JUSTICE—The relevant facts are set out in the reasons of my brothers Ritchie and Spence which I have had the advantage of reading.

I agree with the judgment of my brother Spence and wish to add only a few words.

In my opinion, there was no adequate reason or excuse for the failure on the part of the employees of the respondent to replace the warning sign reading "Danger—Falls Ahead", this failure was negligent and was an effective cause of the disaster that occurred. I base this conclusion on the reasons given by my brother Spence and do not find it necessary to add anything to what he has said.

Neither my brother Ritchie nor the learned trial Judge has found it necessary to decide whether there was negligence imputable to the respondent as in their view, even if there was, the negligence of the appellant and his late wife was the sole proximate cause of the accident. I cannot accept this view. This appears to me to be a case in which the negligence for which the respondent is responsible was an effective cause of the appellant and his late wife embarking on a dangerous course which they would not otherwise have entered. I agree that they were negligent in failing to realize and appreciate the existence of the danger a few moments sooner than they did; but this does not, in my opinion, warrant the placing of the whole blame upon them. All the conduct with which they are reproached should be viewed in the light of the fact that they were acting in a situation of imminent danger into which the negligence imputed to the respondent had brought them.

I would dispose of the appeal as proposed by my brother Spence.

réclamation du demandeur soumise par voie de pétition de droit. Appel accueilli, les Juges Abbott et Ritchie étant dissidents.

D'A. C. H. McCaffrey et J. F. O'Sullivan, pour le demandeur, appelant.

Derek H. Aylen et Robert W. Law, pour la défenderesse, intimée.

LE JUGE EN CHEF—Mes collègues les Juges Ritchie et Spence ont résumé les faits pertinents dans leurs motifs de jugement, motifs que j'ai eu le privilège de lire.

Je suis d'accord avec mon collègue le Juge Spence et désire cependant ajouter quelques mots.

A mon avis, les employés de l'intimée n'avaient aucun motif ou excuse légitime de ne pas remplacer les panneaux de signalisation portant les mots «Danger—Falls Ahead»; cette omission était une négligence et elle a été la cause efficiente du désastre qui est survenu. Ma conclusion à ce sujet est fondée sur les motifs donnés par mon collègue le Juge Spence, auxquels je ne vois rien à ajouter.

Ni mon collègue le Juge Ritchie ni le savant Juge de première instance n'ont cru nécessaire de décider s'il y avait eu une négligence imputable à l'intimée, vu qu'à leur avis, même s'il en était ainsi, celle de l'appelant et de son épouse décédée était la seule cause immédiate de l'accident. Je ne puis accepter cette manière de voir. Il me paraît qu'ici la négligence dont l'intimée est responsable a contribué effectivement à amener l'appelant et son épouse dans une voie périlleuse qu'ils auraient autrement évitée. Je conviens qu'il y a eu négligence de leur part en manquant d'apercevoir et apprécier le danger un peu plus tôt qu'ils ne l'ont fait, mais cette négligence ne permet pas, à mon avis, de leur imputer toute la responsabilité. Il faut tenir compte, dans l'appréciation du comportement qu'on leur reproche, du fait qu'ils se trouvaient en présence d'un danger imminent, où la négligence imputable à l'intimée les avait conduits.

Je disposerais du pourvoi de la façon que le propose mon collègue le Juge Spence.

The judgment of Abbott and Ritchie JJ. was delivered by

RITCHIE J. (*dissenting*)—This is an appeal from a judgment of Mr. Justice Cattanach of the Exchequer Court of Canada whereby he dismissed the suppliant's claims made by Petition of Right purporting to be brought by virtue of the provisions of the *Crown Liability Act*, 1952-53 (Can.), c. 30 and of *The Trustee Act* of Manitoba, R.S.M. 1954, c. 273 and *The Fatal Accidents Act* of that Province, R.S.M. 1954, c. 84.

The Petition was filed by Egan Hendricks as the administrator of the estate of his late wife, Irene May Hendricks, claiming under *The Trustee Act* for his wife's funeral expenses, the loss of his boat and general damages, and under *The Fatal Accidents Act* on behalf of himself and his daughter for general damages occasioned by the death of his wife as the result of an accident which occurred when Mr. Hendricks' boat, then being operated by his wife, was swept over a waterfall adjacent to St. Andrew's Lock at Lockport in the Province of Manitoba on June 19, 1966.

It is not denied that the Lockport Dam and the St. Andrew's Lock are public works and that the Department of Public Works is responsible for their management, maintenance and control, and in this regard a Privy Council Order was issued on the 29th of December, 1949 (P.C. 6514) entitled "Regulations for the use and Operation of St. Andrew's Lock, Red River, Man." In cross-examination Hendricks finally admitted that he was familiar with this Order which provides, *inter alia*:

2. (g) 'season of navigation' means the period between the opening and closing of the lock for traffic; . . .

4. The lock will be open throughout each day and night during the season of navigation, unless at any particular time provision to the contrary be made by proper authority.

17. (1) Every master or person in charge of any vessel on approaching the lock or bridge shall ascertain whether the lock or bridge is prepared to allow them to enter or pass, and stop the speed of any

Le jugement des Juges Abbott et Ritchie fut rendu par

LE JUGE RITCHIE (*dissident*)—Le pourvoi est à l'encontre d'un jugement de M. Le Juge Cattanach de la Cour de l'Échiquier du Canada par lequel ce dernier rejette la réclamation du pétitionnaire soumise par voie de pétition de droit, fondée prétendument, sur les dispositions de la *Loi sur la responsabilité de la Couronne*, 1952-1953 (Can.), c. 30, la loi dite *The Trustee Act* du Manitoba, S.R.M. 1954, c. 273 et la loi dite *The Fatal Accidents Act* de cette même province, S.R.M. 1954, c. 84.

Dans sa pétition, qu'il présente en qualité d'administrateur de la succession de feu sa femme, Irene May Hendricks, Egan Hendricks réclame aux titres suivants: en vertu de *The Trustee Act*, le montant des frais funéraires de sa femme, la perte de son bateau et des dommages généraux; pour lui-même et pour sa fille, en vertu de *The Fatal Accidents Act*, des dommages généraux résultant du décès de sa femme par suite d'un accident où le bateau de M. Hendricks, alors conduit par sa femme, a sauté la chute à proximité de l'écluse St. Andrew's à Lockport, province du Manitoba, le 19 juin 1966.

On ne nie pas que le barrage de Lockport et l'écluse St. Andrews sont des ouvrages publics dont le ministère des Travaux publics a l'administration, la charge et la gestion. On trouve à ce sujet un arrêté du Conseil privé, du 29 décembre 1949 (C.P. 6514), intitulé: Règlements pour l'utilisation et l'exploitation de l'écluse St. Andrews, rivière Rouge, Manitoba. En contre-interrogatoire M. Hendricks a finalement admis qu'il connaissait bien cet arrêté qui décrète, notamment:

2. (g) «saison de navigation» signifie la période comprise entre l'ouverture et la fermeture de l'écluse à la circulation.

4. L'écluse sera ouverte jour et nuit pendant la saison de navigation, à moins qu'à certaines époques, des dispositions contraires ne soient prises par les autorités compétentes.

17. (1) Il incombe au capitaine ou à la personne qui a la charge du navire, lorsqu'il s'approche d'une écluse ou d'un pont, de s'assurer si cette écluse ou ce pont est prêt à laisser entrer ou passer son navire,

such vessel in sufficient time to avoid a collision with the lock or its gates, or with the bridge *or other works*.

The italics are my own.

I think it must be accepted that the fixed weir adjacent to the lock to which reference will hereinafter be made, comes within the meaning of "other works" as employed in the section last quoted, and that when Mr. Hendricks' boat was swept over the waterfall created by this weir, it must be taken to have come into collision with it. I think also that the evidence makes it clear that although they were familiar with the regulations last referred to, the Hendricks acted in direct contravention of them; although they knew that the lock was dry they failed to recognize that the season of navigation had not opened and they made no effort to stop the speed of their boat in sufficient time to avoid colliding with the weir.

Mr. Hendricks and his wife were enthusiastic members of the Redboyne Boating Club, an organization composed of persons who enjoyed boating on the Red River and which supplied its members, including the Hendricks, with full information as to safe navigation and the condition of that River, together with instructions as to safe operation of small boats. The Hendricks were familiar with the River, including the dam at Lockport and the five-foot drop in the River adjacent thereto which created the waterfall where the accident occurred.

Hendricks and his wife had owned small boats for seven years and in the autumn of 1965 Hendricks had purchased a 19-foot fibre glass boat having a 7-foot beam and powered by a 90 horsepower outboard motor, in which he and his wife and a friend by the name of John Atkinson embarked at the Redboyne Boating Club dock on June 19, 1966, taking their lunch and some beer with them with the object of enjoying a cruise on the River as far as Selkirk, which was north of the Lockport Dam. Mr. Hendricks navigated the boat until they stopped for lunch, but when they started again Mrs. Hendricks took over the controls and Hendricks

et il doit réduire la vitesse de son navire assez tôt pour éviter toute collision avec l'écluse ou ses portes ou avec le pont *ou les autres ouvrages*.

Les italiques sont de moi.

Je crois qu'il faut tenir que la digue dormante qui se trouve près de l'écluse et dont il sera question plus loin tombe dans la catégorie désignée par l'expression «autres ouvrages» employée dans l'article que je viens de citer, et qu'il faut considérer que le bateau d'Hendricks est venu en collision avec la digue, en sautant la chute qu'elle produit. Je crois aussi que la preuve montre clairement que bien que les Hendricks aient connu les règlements qui viennent d'être cités, ils ne les ont pas du tout observés. Quoiqu'ils aient su que l'écluse était à sec, ils n'ont pas compris que la saison de navigation n'était pas encore ouverte et ils n'ont pas cherché à réduire la vitesse de leur embarcation assez tôt pour éviter d'entrer en collision avec la digue.

M. Hendricks et sa femme étaient des fervents du club nautique Redboyne. Cette association était formée de personnes qui s'adonnaient à la navigation de plaisance sur la rivière Rouge et elle donnait à ses membres, dont les Hendricks, tous les renseignements au sujet de la sécurité sur l'eau et des conditions de navigation sur la rivière Rouge de même que des conseils sur la sécurité dans le maniement des petites embarcations. La rivière Rouge était bien connue des Hendricks, de même que le barrage de Lockport et la dénivellation de cinq pieds qu'il produisait dans la rivière et qui créait la chute où l'accident est survenu.

M. et M^{me} Hendricks avaient une petite embarcation depuis environ sept ans. A l'automne 1965, ils s'étaient acheté un bateau en fibre de verre, de 19 pieds de longueur et de sept pieds de bau, équipé d'un moteur hors-bord de 90 chevaux-vapeur. C'est dans ce bateau qu'en compagnie d'un ami nommé John Atkinson, ils sont partis du quai du club nautique Redboyne le 19 juin 1966, emportant leur repas et de la bière, avec l'intention de se promener sur la rivière jusqu'à Selkirk, au nord du barrage de Lockport. M. Hendricks a conduit le bateau jusqu'au moment où ils se sont arrêtés pour déjeuner. C'est M^{me} Hendricks qui a pris les

and his friend Atkinson seated themselves in the rear of the boat facing the stern.

The dam, so called, at Lockport, consists of a bridge which rests upon five substantial concrete pillars between each of which there is a metal frame with wooden slats affixed to it; the wooden slats operate more or less on the principle of a venetian blind and when the frame is lowered so as to rest upon the top of a concrete weir which is designed to receive it and when the wooden slats are closed, the flow of the River is interrupted and the dam becomes effective so as to raise the water level to allow boats to pass over the Lister Rapids and permit navigation between Lockport and Winnipeg which is a distance of approximately fifteen miles to the south. Whether the dam is lowered or not, the fixed weir has the effect by itself of causing a small waterfall of about five feet with which both the Hendricks were familiar.

When the flow of the Red River at Redwood Bridge in the City of Winnipeg is estimated at 10,300 cubic feet per second, which usually occurs sometime in the early part of June, the dam curtain is lowered at Lockport, the wooden slats are closed and the lock adjacent to and directly to the west of the dam is put in operation so that river traffic can get past the dam; when this occurs the River is declared open for navigation, but in the year 1966 this did not occur until the 20th of June, and on the day of the accident the metal frames were still in the raised position and the dam had no effect on the rate of flow of the River. At the same time the ship canal leading to the lock was dry and the lock was obviously not in operation.

It is to be remembered that Mr. and Mrs. Hendricks must both be taken to have been aware of the rules of the River and as they approached the dam and found the curtain to be raised and the lock to be dry, they ought to have known that the River was not open to navigation.

Notwithstanding the fact that the Hendricks had been through the lock on many occasions and had seen the falls at least six times, they appear to have concluded that the water in the River had risen to an extent which would make

commandes quand ils sont repartis. M. Hendricks et son ami M. Atkinson se sont assis à l'arrière du bateau, tournés vers la poupe.

A Lockport, le barrage, ainsi qu'on l'appelle, se compose d'un pont soutenu par cinq gros piliers de béton entre chacun desquels il y a une vanne métallique munie d'un rideau de bois. Ce rideau fonctionne à peu près comme un store japonais. Quand la vanne est abaissée de façon à s'appuyer sur le sommet de la digue en béton qui est construite pour la recevoir, et que le rideau de bois est fermé, l'eau de la rivière se trouve retenue et le barrage fait monter le niveau de l'eau de façon à permettre aux embarcations de franchir les rapides Lister et il rend la rivière navigable entre Lockport et Winnipeg, qui se trouve à environ 15 milles au sud. Même si les vannes ne sont pas abaissées, la digue dormante créée par elle-même une petite chute d'environ cinq pieds de hauteur ce qui était connu des deux époux Hendricks.

Lorsqu'on estime à 10,300 pieds cubes à la seconde le débit de la rivière Rouge au pont Redwood, dans la ville de Winnipeg, soit ordinairement au début de juin, on abaisse les vannes du barrage à Lockport et on ferme les rideaux de bois. L'écluse située tout près du barrage, juste à l'ouest, commence à fonctionner et il devient possible de naviguer sur la rivière au-delà du barrage. La rivière est alors déclarée ouverte à la navigation. En 1966, cela n'eut pas lieu avant le 20 juin. Le jour de l'accident, les vannes métalliques étaient encore relevées et le barrage ne retenait aucunement le débit de la rivière. De même, le canal de l'écluse était à sec et il était évident que celle-ci ne fonctionnait pas.

Il ne faut pas oublier que les Hendricks doivent tous deux être présumés au courant des règlements de la navigation sur la rivière et lorsqu'ils se sont approchés du barrage, ont constaté que les rideaux étaient relevés et que l'écluse était vide, ils auraient dû savoir que la rivière n'était pas encore ouverte à la navigation.

Bien qu'ils aient emprunté l'écluse à plusieurs reprises et aient vu la chute au moins six fois, les Hendricks semblent avoir pensé que le niveau de la rivière avait suffisamment monté pour leur permettre de passer en sécurité sous les rideaux

it safe for them to go under the open curtain of the bridge without encountering the five-foot drop in the level of the River.

It is necessary here to mention the fact that the employees of the Department of Public Works who were in charge of the management of the Lockport Dam had customarily placed a buoy a short distance to the south of the dam at a point in line with and slightly to the south of the eastern side of the ship canal which led into the lock. Normally there were affixed to this buoy two white wooden signs placed crosswise with the words "Danger Falls Ahead" painted thereon in red letters, but in the spring of the year 1966 the flood waters of the River washed over the buoy and dislodged the signs which had not been replaced on the 19th of June, 1966.

As they approached the dam, it was the intention of the Hendricks to take their boat through the lock, but as they got close it became apparent that the ship canal was impassable and that the lock was not open for use. The suppliant testified that at this point his wife turned the boat about and went back upstream from the dam about one-quarter of a mile with the intention of returning home, but Mr. Hendricks says that he then looked back down the River, saw that all the curtains of the dam were raised and observed that the danger signs were no longer placed on the buoy; it then appeared to him that the water was level on both sides of the dam and he could see no falls but did observe a number of small boats fishing and cruising on the far side of the dam, from all of which he concluded that it would be safe to pass under the bridge and directed his wife to do so, whereupon Mrs. Hendricks put the boat about and headed for the fourth span of the bridge, at a speed which Hendricks estimated to be between ten and twelve miles per hour. It was not until the boat was about fifty feet from the dam that the presence of the drop in the water level became clearly visible and the fall of water very audible; at this point Mrs. Hendricks turned the boat broadside to the dam and the flow of the River. The boat was then in a dangerous position and at the trial Hendricks testified that he shouted to his wife to "cut it" although he had previously given a statement to the effect that: "The wife tried to make a turn

ouverts du pont sans rencontrer la dénivellation de cinq pieds.

Il faut dire ici que les préposés du ministère des Travaux publics, responsables de l'administration du barrage de Lockport, avaient l'habitude de mettre une bouée à une faible distance au sud du barrage, soit un peu au sud du prolongement du côté est du canal qui conduit à l'écluse. Il y avait normalement deux écriteaux blancs en bois, fixés à la bouée, à angle droit l'un par rapport à l'autre, portant l'inscription suivante à la peinture rouge: «Danger—Falls Ahead». Cependant au cours du printemps de 1966, la crue des eaux a submergé la bouée et emporté les écriteaux. Ils n'avaient pas encore été remplacés le 19 juin 1966.

A l'approche du barrage, les Hendricks projetaient de passer par l'écluse. Rendus tout près, ils ont bien vu que le canal de l'écluse était impraticable et que celle-ci n'était pas ouverte à la navigation. D'après le témoignage du pétitionnaire, sa femme a alors fait demi-tour et remonté le courant sur une distance d'environ un quart de mille, en s'éloignant du barrage dans l'intention de retourner à Winnipeg. M. Hendricks dit qu'il a alors regardé en aval, vu que les rideaux du barrage étaient tous relevés et observé qu'il n'y avait plus d'écriteaux à la bouée. Il a cru alors que le niveau de l'eau était le même des deux côtés du barrage. Il n'a pu distinguer aucune chute; par contre, il a constaté qu'il y avait plusieurs personnes qui se promenaient et qui pêchaient dans de petites embarcations de l'autre côté du pont. De tout cela, il a conclu qu'il n'y avait pas de danger à passer sous le pont et il a dit à sa femme de le faire. Là-dessus, M^{me} Hendricks a changé de direction et s'est dirigée vers la quatrième travée du pont, à une vitesse de dix ou douze milles à l'heure, selon l'estimation de M. Hendricks. Ce n'est que lorsque le bateau a été à environ cinquante pieds du barrage que la dénivellation est devenue clairement visible et le bruit de la chute, très audible. M^{me} Hendricks a alors tourné le bateau en travers du courant, de côté par rapport au barrage. Le bateau se trouvait donc alors dans une position périlleuse. Au procès, M. Hendricks a témoigné qu'il avait crié à sa femme: «Cut it» (Arrête-le) bien qu'il ait

so I said put it in reverse. She put it in reverse and the motor kicked up". His companion, Mr. Atkinson, made a statement to the same effect. In any event, it is established that the motor became locked in a position with the propellor out of the water so that the boat was out of control, whereupon Mr. Hendricks took over from his wife and tried to get the motor down. In the result the boat was carried broadside over the top of the dam and finally filled with water and capsized as a result of which Mrs. Hendricks was drowned.

The suppliant alleges that his wife's death was caused by the "carelessness, recklessness and negligence of servants of Her Majesty in right of Canada" and pleads that such servants were negligent in failing to close the dam before June 19, 1966; in causing a dangerous drop in water level; in failing to warn the public of the existence of this danger by adequate visible or audible warning signs; by failing to replace the warning signs which had been floated on the buoy and lost in the flood; by failing to take adequate precautions to avoid damage to pleasure boat users; by failing to have emergency assistance available; and, lastly, by creating a trap on the Red River without any warning of the existence thereof to boat users.

By way of defence, the Crown submits that the accident was caused solely by the negligence or alternatively, the contributory or ultimate and effective negligence of the suppliant and his deceased wife.

It appears to me that if there was any negligence on the respondent's part it was in failing to replace the warning signs on the buoy so as to alert persons unfamiliar with that portion of the River to the fact that there were "Falls Ahead". This created a static situation which was potentially dangerous to those who did not know about the dam and the falls, but these were conditions with which both the suppliant and his wife were thoroughly familiar and the danger was not only one which they had every

dit dans une déclaration antérieure: [TRADUCTION] «Ma femme a essayé de faire demi-tour et je lui ai dit de faire marche arrière. Elle l'a fait mais le moteur est sorti de l'eau.» Son compagnon, M. Atkinson, a fait une déclaration dans le même sens. Quoi qu'il en soit, il est établi que le moteur s'est trouvé verrouillé l'hélice hors de l'eau, de sorte que l'on ne pouvait plus manœuvrer le bateau. Voyant cela, M. Hendricks a pris les commandes à la place de sa femme et il a tenté d'abaisser le moteur. Le courant a entraîné le bateau par-dessus le barrage, il s'est empli d'eau et a chaviré. En conséquence, M^{me} Hendricks s'est noyée.

Le pétitionnaire allègue que le décès de sa femme résulte de l'incurie, l'imprudence et la négligence des préposés de Sa Majesté du chef du Canada; il prétend que ces préposés ont fait preuve de négligence en ne fermant pas les vannes avant le 19 juin 1966, en créant une dangereuse dénivellation, en n'avisant pas le public de ce danger au moyen de signaux suffisants, sonores ou visuels, en ne remplaçant pas les écriteaux d'avertissement qui avaient été installés sur la bouée et emportés par la crue, en ne prenant pas les précautions nécessaires pour éviter tout dommage à ceux qui se servent d'embarcations de plaisance, en n'ayant pas de secours d'urgence en cas de besoin et enfin en créant un piège sur la rivière Rouge sans en aviser d'aucune façon ceux qui s'y promènent en bateau de plaisance.

En défense, la Couronne allègue que l'accident résulte de la seule négligence du pétitionnaire et de feu son épouse ou, subsidiairement, que leur négligence commune est la cause prochaine et efficiente de l'accident.

Il me paraît que s'il y a eu négligence de la part de l'intimée, c'est de ne pas avoir remplacé les écriteaux de signalisation sur la bouée, de façon à prévenir ceux qui ne connaissent pas cette partie de la rivière du fait qu'il y avait une chute plus loin. Cette omission créait un état de fait qui présentait un danger possible pour ceux qui ignoraient l'existence du barrage et de la chute. Mais les Hendricks étaient parfaitement au courant de l'existence de la chute et du barrage et il s'agissait d'un péril qui pouvait non

opportunity to avoid, but one to which they deliberately exposed themselves.

Although Mr. Hendricks testified that he thought that the River had levelled out so as to make it safe for him to pass under the bridge, I do not think that this was a reasonable conclusion for any man to make who had seen the waterfalls six times before and passed through the lock on more than one occasion and whose observation of the condition of the ship canal and lock on the day of the accident should have alerted him to the fact that the River was not yet open for navigation at that point. In my opinion, the failure of both Mr. and Mrs. Hendricks to take any precautions for their own safety was the determining factor in producing the unhappy result which occurred. The absence of the warning signs on the buoy was not of itself a cause of the accident which was solely occasioned by the acts of the suppliant and his unfortunate wife. The negligent conduct of the suppliant and his wife was severable from and subsequent to any negligence which might be attributed to the respondent, and in navigating their pleasure boat as that did, it appears to me that they ought to have anticipated the disaster which ensued. This is not a case to which the provisions of the *Tortfeasors and Contributory Negligence Act*, R.S.M. 1954, c. 266, can have any application.

For all these reasons I would dismiss this appeal with costs.

The judgment of Hall and Spence JJ. was delivered by

SPENCE J.—This is an appeal from the judgment of Cattanach J. in the Exchequer Court of Canada pronounced on May 31, 1968, whereby that learned trial judge dismissed the petition of right filed by the claimant.

I have had the privilege of reading the reasons of Ritchie J. but with regret I must differ from his conclusion.

In order to avoid repetition I do not outline the facts as completely as did Ritchie J. and shall only make reference thereto where it is necessary for the purpose of these reasons.

Prior to the year 1903, the Red River, subject to certain portages, was navigable from the City of Winnipeg to Lake Winnipeg. In that year, in

seulement être très facilement évité, mais auquel ils se sont même exposés délibérément.

Bien que M. Hendricks ait témoigné qu'il a cru que le niveau de la rivière s'était égalisé de façon à lui permettre de passer sous le pont sans danger, je ne crois pas qu'il s'agissait là d'une conclusion raisonnable de la part d'une personne qui avait déjà vu la chute à six reprises et utilisé le canal et l'écluse plus d'une fois. L'état du canal et de l'écluse le jour de l'accident aurait dû lui faire comprendre que la saison de navigation n'était pas encore ouverte à cet endroit. A mon avis, l'omission de M. et M^{me} Hendricks de veiller à leur propre sécurité a été le facteur déterminant du malheur qui leur est arrivé. L'absence des écriteaux de signalisation sur la bouée n'a pas contribué en elle-même à l'accident, ce dernier résultant uniquement des actes du pétitionnaire et de sa femme. Leur conduite négligente est distincte de toute négligence imputable à l'intimée et elle est postérieure. En dirigeant comme ils l'ont fait leur embarcation de plaisance, ils auraient dû prévoir l'accident qui est survenu. La loi dite *The Tortfeasors and Contributory Negligence Act*, S.R.M. 1954, c. 266, ne peut avoir aucune application en la présente affaire.

Pour tous ces motifs, je rejetterais l'appel avec dépens.

Le jugement des Juges Hall et Spence a été rendu par

LE JUGE SPENCE—Le pourvoi est à l'encontre d'un jugement du Juge Cattanach de la Cour de l'Échiquier du Canada, prononcé le 31 mai 1968, par lequel le savant Juge de première instance a rejeté la pétition de droit du demandeur.

J'ai eu le privilège de lire les motifs du Juge Ritchie, mais à regret, je ne puis être d'accord avec ses conclusions.

Pour éviter les répétitions, je ne ferai pas un exposé des faits aussi complet que celui du Juge Ritchie et ne mentionnerai que ceux qui sont pertinents aux présents motifs.

Avant 1903, la rivière Rouge était navigable de la ville de Winnipeg jusqu'au lac du même nom, sauf quelques portages. Cette année-là,

order to permit navigation over the Lister Rapids, which extend from a point some five miles upstream from the St. Andrew's Dam and Locks for a distance of eight miles, by increasing the water over the rapids the federal government installed this series of works which may briefly be described as follows:

On the base of the river there was laid a concrete weir some 37 feet in width which at places was 20 feet above the bed of the stream, then a bridge for the use of vehicular traffic which was supported by six large concrete piers were erected immediately above the weir. There were hanging from the lower side of the platform of the bridge a series of gates. These gates were so attached that they were hinged at their top end to the underside of the bridge so that they might either be retained in a position parallel to the floor of the bridge and immediately below it or dropped to a vertical position their lower ends resting in slots along the top of the weir. The curtain which has been perhaps aptly described as a Japanese blind could be lowered so that the space between the floor of the bridge and the top of the weir was reduced. When these curtains were down the water level over the weir was raised, according to the finding made by the learned trial judge, by some fourteen feet. On the other hand, when the curtains and the gates in which they sat were raised the whole space between each of the concrete piers was opened and on the 19th of June, 1966, the day of the accident, 2.4 feet of water flowed over the top of the weir. It is, therefore, apparent that whether the gates on this dam were raised or lowered, there was beneath the water and always hidden from view a very substantial concrete barrier constituting, what Duff C.J. described in *The King v. Hochelaga Shipping & Towing Company Ltd.*¹, "a dangerous menace to navigation." When the gates and curtains were lowered, the peril to navigation, of course, was obvious on even a casual observation as, in fact, there was a complete wall across the river. When those gates and curtains were raised the appearance was that shown in the third opening from the left on the photograph produced at trial as ex. 5, that is, it bore much the appearance of an ordinary bridge across a river.

¹[1940] S.C.R. 153 at 155, [1940] 1 D.L.R. 369.

afin de rendre navigables, en y élevant le niveau de l'eau, les rapides Lister qui s'étendent sur huit milles depuis un point situé à environ cinq milles en amont du barrage et des écluses St. Andrew, le gouvernement fédéral a fait construire des installations, qu'on peut décrire sommairement de la façon suivante:

Au fond de la rivière, on a coulé une digue en béton large d'environ 37 pieds qui s'élève jusqu'à 20 pieds au-dessus du lit de la rivière à certains endroits. On a aussi construit un pont pour les voitures immédiatement au-dessus du barrage, sur six gros piliers de béton. Le tablier du pont supporte à sa partie inférieure une série de vannes. Ces vannes sont accrochées par le haut à charnière sous le pont, de sorte qu'on peut soit les relever juste au-dessous du tablier du pont en position parallèle à celui-ci ou les laisser tomber à la verticale, le bas reposant alors dans une rainure le long du sommet de la digue. Un rideau, qu'on a peut-être décrit avec justesse comme un store japonais, peut se baisser de façon à réduire l'espace libre entre le tablier du pont et le sommet de la digue. Lorsque ces rideaux sont abaissés, le niveau de l'eau monte jusqu'à environ quatorze pieds au-dessus de la digue, selon les conclusions du savant Juge de première instance. D'autre part, quand les rideaux et les vannes dans lesquelles ils se trouvent sont relevés, tout l'espace entre les piliers est libre. Le 19 juin 1966, jour de l'accident, il passait 2.4 pieds d'eau par-dessus la digue. Il est donc clair que, les vannes du barrage relevées ou abaissées, il y avait sous la surface de l'eau, toujours caché à la vue, un obstacle considérable en béton, qui constituait ce que le Juge en chef Duff a décrit dans l'affaire *Le Roi c. Hochelaga Shipping & Towing Company Ltd.*¹ comme [TRADUCTION] «un grave danger pour la navigation». Quand les vannes et rideaux étaient abaissés, le danger pour la navigation était manifeste au premier coup d'œil puisque, en fait, le passage était complètement fermé sur toute la largeur de la rivière. Quand les vannes et rideaux étaient relevés, les choses avaient l'aspect de la troisième ouverture de gauche sur la photographie produite au procès comme pièce n° 5, c'est-à-dire que le tout avait l'apparence d'un pont ordinaire enjambant une rivière.

¹[1940] R.C.S. 153 à 155, [1940] 1 D.L.R. 369.

To provide for navigation past this dam, the federal government had installed on the west side of the Red River a canal channel and lock. The canal channel had been dredged and the earth from it thrown up to the east of the canal between it and the river to form an artificial island of some very considerable extent. Immediately beneath the bridge portion of the works a lock was installed. Boats coming downstream from Winnipeg passed this set of works by entering the boat channel along the west limit of the river and to the west of this artificial island, progressing down that channel to the lock and then through the lock to the uninterrupted portion of the river to the north of the set of works. This set of works was by the provisions of the *Public Works Act*, R.S.C. 1952, c. 228, under the management, charge and direction of the Minister of Public Works, and at all material times the employees of that department were servants of the Crown acting in the course of their duties as such. This admission was made for the purpose of the trial.

It was the practice in the operation of the lock and dam to raise the gates and curtains in the month of November and at that time to cease the operation of the lock. In the spring, at a date which varied according to the flow in the river, the gates were lowered and the curtains closed so that the depth of water to the south, i.e., upstream of the dam, rapidly increased. The canal channel which had been dry during the low water filled up and the lock went into operation. In order to indicate the turn from the main channel course for boats coming downstream into the canal, the Crown servants had placed in the river, a little south of the south end of the artificial island and some distance into the stream, a buoy which was described as a 6-foot floating buoy. This buoy consisted of an anchor of 400-pound weight holding a floating platform from which protruded a circular pipe-like projection painted black.

In 1964, the canal superintendent testified, that noticing that the occupants of small boats were subjecting themselves to a very considerable hazard by operating their boats back and forth in the fore bay just above the dam, he caused

Pour permettre la navigation au-delà du barrage, le gouvernement fédéral a fait aménager, du côté ouest de la rivière Rouge, un canal formant chenal et une écluse. Le canal a été dragué et la terre rejetée à l'est du canal entre celui-ci et la rivière de façon à former une île artificielle considérable. Juste en aval du pont, on a aménagé une écluse. Les bateaux venant de Winnipeg, dans le sens du courant, franchissent ces aménagements en entrant dans le canal du côté ouest de la rivière et en suivant le canal à l'ouest de l'île artificielle jusqu'à l'écluse pour rejoindre la rivière qui continue ensuite vers le nord. Aux termes de la *Loi sur les travaux publics*, S.R.C. 1952, c. 228, le ministre des Travaux publics avait l'administration, la charge et la gestion de ces aménagements et pendant toute la période où les faits pertinents se sont déroulés, les employés de ce ministère étaient des préposés de la Couronne, agissant comme tels dans l'exercice de leurs fonctions. Cela a été reconnu pour les fins du procès.

Il était d'usage dans l'exploitation de l'écluse et du barrage de relever les vannes et rideaux au cours du mois de novembre et de cesser toute activité à ce moment-là. Au printemps, à une date qui variait selon le débit de la rivière, on abaissait les vannes et on fermait les rideaux de sorte qu'au sud, c'est-à-dire en amont du barrage, l'eau montait rapidement. Le canal, qui était vide pendant que le niveau de l'eau était bas, s'emplissait et l'écluse recommençait à fonctionner. Pour signaler aux embarcations qui descendaient le courant le détour à faire par le canal au lieu de suivre le chenal principal, les préposés de la Couronne avaient placé au milieu de la rivière, un peu au sud de l'extrémité sud de l'île artificielle, une bouée qu'on a décrite comme une bouée flottante de 6 pieds. Cette bouée se composait d'une ancre de 400 livres retenant une plate-forme flottante surmontée d'un tube peint en noir.

Le surintendant du canal a déposé qu'en 1964, il avait remarqué que les passagers des petites embarcations prenaient de grands risques en naviguant dans l'anse juste en amont du barrage et qu'en conséquence, il avait fait installer sur

to be placed on the top of this buoy a mast and by wood screws attached to the mast two signs. These signs were at right angles; both were about 3 feet long by a foot high and both bore the same inscription "Danger—Falls Ahead".

In the year 1966, that buoy with the signs so affixed and painted was placed in the river on the 13th of May. On such date, the lock had not yet been put into operation. The gates with their shutters had not been lowered, as the river had not yet come to flood. Through long experience it had been discovered that it was not appropriate or efficient to close those gates and shutters until the flow of water past Redwood Bridge in the City of Winnipeg, some 15 to 18 miles upstream from this St. Andrew's Lock, had decreased to 10,300 cu. ft. per second. When the river was in flood following the 13th of May, the height of the water rose so considerably that the buoy platform, being attached to its 400 pound anchor by a chain, was submerged and with the platform the buoy itself and its attached mast and signs also went under.

In all probability, it was this rush of water which detached the signs. The first sign was detached during the month of May and early in the week of the 6th of June 1966, the superintendent noted that the second sign had disappeared from the mast above the buoy. The buoy had been put in place by using a work boat some 19 feet in length, and that work boat was then returned to the lock and left inside the lock for security. Following the time when the first sign disappeared, the superintendent was unwilling to take the work boat out of the lock and venture into the stream for the purpose of replacing the first missing sign because the current at flood time was so strong that it would have endangered the lives of his staff. After he had noticed during the few days immediately following the 6th of June that the second sign was missing, it would have been possible, by the use of that work boat, to have replaced the signs, but the lowered water had caused the canal channel to dry out and the work boat was blocked in the lock so that it was not available. In addition, it was expected by the Crown servants that the flow in the river would decrease

la bouée un mât auquel étaient fixés par des vis à bois deux écriteaux. Ceux-ci étaient à angle droit. mesuraient chacun environ trois pieds de longueur sur un pied de hauteur, et portaient la même inscription: «Danger—Falls Ahead».

En 1966, la bouée ainsi munie des écriteaux a été mise en place, le 13 mai. A cette date, l'écluse ne fonctionnait pas encore. Les vannes à rideaux n'avaient pas encore été abaissées parce que la rivière n'était pas encore en crue. Une longue expérience avait démontré qu'il n'était ni convenable, ni utile de fermer ces vannes et rideaux avant que le débit de l'eau en aval du pont Redwood dans la ville de Winnipeg, quelque quinze ou dix-huit milles en amont de l'écluse St. Andrew, n'ait diminué à 10,300 pieds cubes à la seconde. Après le 13 mai, la crue de la rivière était telle que la plate-forme de la bouée, attachée à l'ancre de 400 livres par une chaîne, se trouvait submergée ainsi que la bouée, le mât et les écriteaux.

Selon toute probabilité, c'est cette poussée des eaux de la rivière qui a emporté les écriteaux. Le premier s'est détaché pendant le mois de mai et, au début de la semaine du 6 juin 1966, le surintendant a remarqué que le second n'était plus au mât surmontant la bouée. Pour installer les écriteaux on s'était servi d'une chaloupe de 19 pieds de longueur, remise ensuite dans l'écluse par précaution. Après la disparition du premier écriteau, le surintendant ne voulait pas sortir la chaloupe de l'écluse et prendre le risque d'aller sur la rivière le remplacer, le courant en période de crue étant si fort qu'il aurait mis la vie du personnel en danger. Quand, quelques jours après le 6 juin, il a remarqué que le second écriteau avait également été emporté, il aurait été possible de se servir de la chaloupe pour remplacer les écriteaux, mais la baisse des eaux avait mis le canal à sec et la chaloupe se trouvait immobilisée dans l'écluse, de sorte qu'on ne pouvait pas s'en servir. De plus, les préposés de la Couronne s'attendaient que le débit de la rivière diminuerait assez pour permettre d'abaisser les vannes et rideaux. Cette opération aurait fait monter le niveau de l'eau en amont du barrage, ce qui

to the point where it would become appropriate to lower the gates and curtains. That action would, of course, have increased the depth of the water above the dam, and would therefore have flooded the canal channel so that the work boat could have been used.

The date for the lowering of the gates and curtains was successively postponed on several occasions because of surges in the flood tide and, in fact, they were not lowered until the 20th of June, the day immediately following the fatal accident with which this petition is concerned.

I shall hereafter deal with the conduct of the suppliant Egan Hendricks but it is my intention to first deal with the allegation that the Crown was liable because of the negligence of Crown servants. There is no doubt that this concrete weir across the navigable channel did create a dangerous menace to navigation. The Crown servants realized that danger and had placed on the buoy which indicated the turn into the canal channel the signs warning of the falls ahead. The Crown servants in doing so were, in my opinion, carrying out their proper duty to warn against the danger to navigation which the Crown itself had created. The Crown servants noticing the disappearance of those signs had failed to replace them. So long as the river was in heavy flood, I am of the opinion that that failure may be excused for two reasons, firstly, that advanced by the superintendent that to attempt to launch a boat into the river would have endangered the lives of the Crown workmen who would be the crew of that boat and, secondly, that the river in such flood there could be no boat traffic to warn. But the situation after the 6th of June 1966, in my opinion, differed materially. At that time, the superintendent admitted that it would have been quite feasible to have replaced the warning signs had he a boat available; and he admitted further that the boat need not have been a very large boat but one of the size of their own work boat or of the size of that of the suppliant Egan Hendricks which went over the dam would have been sufficient. Surely the use of such a boat could have been arranged with a minimum of effort. The Crown servants' own work boat sat in the lock. It was only of the size of the suppliant's boat and, although the

aurait rempli le canal et permis d'utiliser la chaloupe.

La fermeture des vannes et rideaux a été remise à plusieurs reprises à cause d'accroissements de débit. Ce n'est que le 20 juin qu'on a abaissé les vannes, soit le lendemain de l'accident mortel dont découle la présente pétition de droit.

J'analyserai plus loin la conduite du pétitionnaire Egan Hendricks. Je veux d'abord considérer l'allégation que la Couronne est responsable par suite de la négligence de ses préposés. Il n'y a pas de doute que le barrage en béton dans le chenal navigable constituait un grave danger pour la navigation. Les préposés de la Couronne, conscients de ce danger, avaient fait placer au-dessus de la bouée qui indiquait le détour par le canal des écriteaux signalant l'existence de la chute en aval. A mon avis, en agissant ainsi les préposés de la Couronne accomplissaient un devoir de leur charge, celui de signaler le danger pour la navigation, danger que la Couronne avait elle-même créé. Les préposés de la Couronne, au courant de la disparition des écriteaux ne les ont pas remplacés. Je suis d'avis que tant que durait la forte crue de la rivière, leur omission se justifiait de deux façons: d'abord pour le motif invoqué par le surintendant, savoir que tenter d'aller sur la rivière en chaloupe aurait mis en danger la vie de l'équipage et ensuite parce que vu l'état de crue de la rivière, il ne pouvait y avoir personne à mettre en garde. Cependant, après le 6 juin 1966, les circonstances étaient à mon avis très différentes. Le surintendant a admis qu'à ce moment-là, il lui aurait été tout à fait possible de remplacer les écriteaux s'il avait eu une embarcation à sa disposition. Il a également admis qu'on n'avait pas besoin d'une embarcation très grande et qu'il aurait suffi d'en avoir une de la grandeur de leur chaloupe ou de celle du pétitionnaire Hendricks qui a passé par-dessus le barrage. Il est certain qu'on aurait pu assez facilement se procurer une embarcation de ce genre. La chaloupe des préposés était dans l'écluse. Elle n'était pas plus grosse que l'em-

lock channel was dry, it could easily have been hauled over the berm and launched into the stream. There were in the immediate area other boats with outboard motors of up to 20 mph. and the use of one of those could have been obtained, or the department could have obtained a boat any place between St. Andrew's Lock and Winnipeg, head out down the stream as did the suppliant and go alongside the buoy to affix the signs. The circumstances to which I shall refer hereafter, and which resulted in the fatal accident to the late Mrs. Hendricks, illustrated the importance of replacing those warning signs on the buoy as soon as it was practicable to do so. I am of the opinion that there was negligence on the part of the servants of the Crown to fail to replace those signs immediately after the second sign was missing. That would have been about the 7th or 8th of June more than ten days before the date of the accident giving rise to this petition.

A similar failure to warn as to the dangerous menace to navigation was held in *The King v. Hochelaga, supra*, to be within the provisions of what was then s. 19(c) of the *Exchequer Court Act*. The liability of the Crown is now founded on the provisions of s. 3(1) of the *Crown Liability Act*, 1952-53 Statutes of Canada, c. 30, and which provides:

3. (1) The Crown is liable in tort for the damages for which, if it were a private person of full age and capacity, it would be liable

- (a) in respect of a tort committed by a servant of the Crown, or
- (b) in respect of a breach of duty attaching to the ownership, occupation, possession or control of property.

In my view, the liability of the Crown arises under both paras. (a) and (b) of that section.

Counsel for the Crown has submitted a series of authorities which I have examined but in none of those authorities has it been held that the Crown is not liable when it has placed in a navigable water a menace to navigation and has failed to adequately warn of such menace.

barcation du pétitionnaire et bien que l'écluse ait été vide à ce moment-là, on aurait pu facilement la tirer par-dessus la berme et la mettre à l'eau. Il y avait, dans les environs immédiats, d'autres embarcations équipées de moteurs hors-bord capables de filer à 20 milles à l'heure; on pouvait facilement s'en procurer une, ou bien le ministère pouvait louer une embarcation n'importe où entre l'écluse St. Andrew et Winnipeg, descendre la rivière comme le pétitionnaire l'a fait, s'approcher de la bouée et remplacer les écriteaux. Les événements que je vais relater ci-après et qui ont causé l'accident où M^{me} Hendricks a perdu la vie ont démontré l'importance de remplacer les écriteaux de signalisation au-dessus de la bouée aussitôt qu'il était possible de le faire. Je suis d'avis que l'omission de remplacer ces écriteaux immédiatement après que le second eut été emporté constitue une négligence de la part des préposés de la Couronne. Ce remplacement aurait alors eu lieu vers le 7 ou le 8 juin, soit plus de dix jours avant l'accident qui est à l'origine de la présente pétition.

Dans l'affaire *Le Roi c. Hochelaga* (déjà citée), on a jugé qu'une omission similaire de signaler un grave danger à la navigation donnait lieu à l'application des dispositions de l'art. 19(c) de la *Loi sur la Cour de l'Échiquier*, tel qu'il se lisait alors. La responsabilité de la Couronne est maintenant régie par l'art. 3(1) de la *Loi sur la responsabilité de la Couronne*, Statuts du Canada, 1952-1953, c. 30, qui se lit comme suit:

3. (1) La Couronne est responsable *in tort* des dommages dont elle serait responsable si elle était un particulier en état de majorité et de capacité,

- (a) à l'égard d'un acte préjudiciable commis par un préposé de la Couronne, ou
- (b) à l'égard d'un manquement au devoir afférent à la propriété, l'occupation, la possession ou le contrôle de biens.

A mon avis, la Couronne est responsable en vertu des alinéas (a) et (b) de cet article.

L'avocat de la Couronne a cité un certain nombre de précédents que j'ai étudiés, mais en aucun de ces cas la Couronne n'a été exonérée de sa responsabilité après avoir créé dans un cours d'eau navigable un danger pour la navigation et avoir manqué de signaler ce danger de façon convenable.