

IN THE MATTER OF THE PETITION OF RIGHT OF

1920

January 10.

WALTER GAUTHIER,

SUPPLIANT;

AND

HIS MAJESTY THE KING,

RESPONDENT.

*Government Railway — Collision — Negligence — Passenger —
Trespasser — The Exchequer Court Act, Sec. 20.*

A heavy snow storm having occurred at B., a Government railway station, a work-train, consisting of an engine, snow-plow and flat car, was engaged for some three or four days in cleaning up the right of way in and about B. The plow was equipped with automatic brakes as well as hand brakes, all of which were in good order. During the time that the work-train was so engaged, it was duly inspected, and no defects found in the equipment. On the day of the accident in question while this train was on the siding to allow an accommodation train to pass, it was specially examined as to its condition, and found satisfactory. Some fifteen minutes after the accommodation train had departed from B., the work-train pulled out and followed the accommodation train. For some unexplained reason, while on a portion of the track it had passed over several times before that day without accident, the plow and flat-car became uncoupled on a steep grade, and ran away, crashing into the rear car of a passenger train at B. The suppliant, who had boarded the train at this station with a view to seeing a passenger, was injured by the collision. It appeared by inspection after the accident that the equipment on the plow as detached was in perfect order, that the brakes had operated and that the coupling was not broken or damaged; the coupling was open and the pin out, but the lever was in place.

Held, that as the cause of the accident was not shown, the parting of the train and consequent collision must be regarded as purely accidental and fortuitous, and not as attributable to the negligence of any employee of the railway; and, therefore, no action would lie against the Crown, under sec. 20 of the Exchequer Court Act for damages resulting from such collision.

Quaere: 1. If G. had received permission from the conductor to board the train for an assumed purpose which was not his real inducement to obtain such permission, could he, in the circumstances,

1920

GAUTHIER
v.
THE KING.Reasons for
Judgment.

be regarded as a trespasser; and 2. Could the permission given him to board the train for a specific purpose, be construed as a tacit or implied permission to do so for any other purpose?

PETITION OF RIGHT to recover from the Crown damages alleged to have been suffered by the suppliant in a collision on the Intercolonial Railway, a railway of the Government of Canada. The accident happened at Bic Station below Levis, by reason of a run-away plough colliding with the rear of the accommodation passenger train which suppliant had boarded to see his brother-in-law.

The case was tried before the Honourable Mr. Justice Audette at Rimouski on the 2nd and 3rd days of December, 1919.

P. E. Gagnon & Sasseville, for suppliant;

H. P. Garon, K.C., for respondent.

The facts are stated in the reasons for judgment filed by the Honourable Judge and printed below.

AUDETTE, J., now (this 10th January, 1920), delivered judgment.

Le Pétitionnaire, qui est boucher et commerçant d' animaux au Bic, se rendit le 23 février, 1917, à la gare pour y rencontrer son beau-frère qu'il attendait, avec des animaux, sur le train Accommodation. A l'arrivée du train, ne se contentant pas de demeurer sur le quai de la gare, il monta à bord du char a passagers, et pendant qu'il se trouvait ainsi à bord, une charrue à neige, détachée de son train, descendant sur la pente de la voie qui est de 2 à 2½% entre St. Fabien et le Bic, s'en vint frapper le char à passagers dans lequel il se trouvait. Gauthier fut alors projeté avec violence en dehors

du char, sur la neige, à côté de la voie, subissant plusieurs blessures et comme résultat de cet accident il réclame aujourd'hui par sa Pétition de Droit, tel qu'amendée au procès, des dommages au montant de \$14,480.

A l'ouverture de la cause, m' étant aperçu que l'accident était en date due 23 février, 1917, et que la pétition de droit était produite en cour le 16 mai, 1918, j'appelai l'attention des parties sur le fait que la cause à sa face paraissait prescrite. Sur représentation que la pétition avait été logée au Département du Secrétaire d'Etat, tel que pourvu par la section 4 de l'Acte de la Pétition de Droit, avant l'expiration de l'année, je permis d'en faire preuve subséquente et l'on procéda derechef avec le mérite de la cause. Cette preuve a maintenant été fournie et en conformité aux nombreuses décisions de cette cour à ce sujet, il est adjugé que le dépôt de la Pétition de Droit avec le Secrétaire d'Etat, tel que pourvu par le Statut, a eu pour effet d'interrompre la prescription à partir de cette date.

Voici maintenant sous quelles circonstances spéciales l'accident est arrivé. Gauthier, recevant de son beau-frère la lettre exhibit No. 1, nous dit qu'il se rendit au préalable à la gare pour s'informer du chef de gare où les animaux qu'il attendait seraient déchargés; car le clos aux animaux était alors rempli de neige. Cependant sur ce point le chef de gare nous dit qu'il ne se rapelle pas avoir vu Gauthier à la gare à la date en question et qu'en hiver c'est l'habitude de décharger les animaux aux hangars à bagage, qu'on en avait déjà déchargés à cet endroit à cette saison. En outre si Gauthier était commerçant d'animaux, il est à présumer qu'il

1920
GAUTHIER
v.
THE KING.
Reasons for
Judgment.

1920

GAUTHIER
v.
THE KING.Reasons for
Judgment.

connaissait cette coutume et qu'il était superflu pour lui d'aller prendre cette information à ce sujet.

Gauthier nous dit que lorsque l'Accommodation est arrivé en gare, le conducteur est descendu du train. Ensuite un anglais est aussi descendu (à un autre endroit de son témoignage il nous dit que l'anglais n'est pas descendu, mais est demeuré sur une des marches de l'escalier du char) et il aurait demandé, en langue anglaise, s'il y avait des gens qui avaient des patates à vendre, qu'il en paierait \$2. le minot. Puis il ajoute que le conducteur du train aurait répété la chose en large française. Gauthier aurait alors demandé au conducteur si c'était la personne qui entrait dans le train qui achetait ces patates et le conducteur lui aurait répondu; "Oui, s'il y en a qui aiment à le voir, allez le voir," et plus loin il ajoute que le conducteur aurait aussi dit: "Oui, s'il y en a qui veulent le voir, qu'ils entrent dans le train." Gauthier est alors monté à bord du train comme, dit-il, il attendait son beau-frère qui devait être là, pour lui dire ou descendre les animaux. Constatant que son beau-frère n'était pas dans le train, Gauthier lia conversation avec le commerçant de patates pour vendre des patates "et au bout de quelques minutes, dit-il, "cette charrie en question "est arrivée et je ne sais comment je suis parti de "là. Après, quand j'ai repris connaissance, j'étais sur un banc de neige, à côté de la voie du chemin de fer."

Sur cet autre point, relativement à l'annonce de la vente des patates, Gauthier est encore contredit par Achille Rioux, le conducteur, qui dit qu'il ne connaissait pas Gauthier à cette date, qu'il n'a jamais à sa connaissance rencontré Gauthier ce jour

là. Qu'il ne se rapelle pas que Gauthier lui ait alors parlé et il nie avoir dit en français que cet anglais voulait acheter des patates. Et il ajoute que lorsqu'il a laissé le train, que McKinman, l'anglais, était dans le char et qu'aussitôt descendu il (le conducteur) a crià "All on board". Et en réponse à d'autres questions il nie encore que Gauthier lui ait demandé si l'homme qui montait dans le char était l'acheteur de patates et il ajoute qu'il est capable de jurer qu'il n'a pas vu Gauthier ce jour là et que Gauthier ne lui a pas parlé. Henri Turcotte, le préposé aux bagagès au Bic, entendu par le Petitionnaire, jure qu'il a vu Gauthier à la gare le jour de l'accident, mais qu'il n'a pas vu un homme qui offrait des patates à vendre. Le chef de gare, aussi entendu par le Petitionnaire, déclare ne pas avoir entendu le conducteur faire l'annonce pour la vente des patates.

1920
GAUTHIER
v.
THE KING.
Reasons for
Judgment.

Dans l'espèce comme l'action en dommages contre la Couronne n'existe que pour violation de contrat ou en vertu de statut, la présente action, pour réussir, doit nécessairement s'encadrer dans la section 20 de l'Acte de la Cour de l'Echiquier du Canada tel qu'amendée par 9-10 Ed. VII ch. 19, qui veut:

1. Un Travail Public;

2. Qu'il y ait eu négligence d'un employé ou serviteur de la Couronne, pendant qu'il agissait dans l'exercice de ses fonctions ou de son emploi, sur, dans ou près le terrain de construction, d'entretien ou de mise en service du chemin de fer Intercolonial;

3. Que l'accident soit le résultat de cette négligence.

1920
GAUTHIER
v.
THE KING.
Reasons for
Judgment.

Or comme quelques jours avant l'accident il était tombée une grosse bordée de neige, une équipe d'employés de l' I. C. R. travaillait depuis 3 or 4 jours dans la Montagne du Bic pour y enlever la neige avec la même charrue. Ce travail se faisait, au moyen d'un engin et d'une charrue rotative, appelée au cours du procès Rotary Plough et comme le dit le témoin Fortier tout *avait bien été jusqu' alors et il n'y avait rien de défectueux*. A l'avant de cette charrue était un char plate-forme, appelé Butterfly, sur lequel il y avait des ailes pour enlever la neige. Or le jour de l'accident ce train de travail à l'heure du passage de l'Accommodation est revenu de l'endroit où il travaillait à la gare de St. Fabien, manoeuvre qu'il avait déjà faite deux ou trois fois dans la même journée, s'est placé sur la voie d'évitement des fermiers et 15 à 20 minutes après le passage de l'Accommodation à St. Fabien, s'est de nouveau mis en route pour retourner à l'endroit de son travail ainsi interrompu entre St. Fabien et le Bic. Il y a entre ces deux gares une distance de six milles et une pente très prononcée de 2. à 2½%. A environ 4 milles de St. Fabien, la charrue, ainsi que le char plate-forme Butterfly qui se trouvait à l'avant, se sont détachés de la locomotive, De part et d'autre on s'est de suite aperçu de la chose.

A bord de la charrue, outre les freins automatiques, qui se trouvaient appliqués du moment que toute communication ou ralliement était interrompu et qui devenaient normalement effectifs, il y avait aussi les freins à main qui furent appliqués; mais sans succès, la charrue ayant déjà acquis son momentum, il fut impossible de la faire répondre

aux freins et elle continua à descendre vers la gare du Bic. A bord de la locomotive, de service avec la charrue, on s'aperçut aussi du départ de la charrue. Des signaux furent échangés et la locomotive partit après la charrue dans le but de la rejoindre et de la relier; mais le grand nombre de courbes l'empêcha de pouvoir effectuer le raccordement et la charrue continua jusqu'à la station du Bic où elle vint en collision avec l'arrière du train Accommodation stationné à la gare et détruisit le char à passagers, placé à l'arrière, et blessa les quelques passagers qui se trouvaient à bord, y compris le pétitionnaire.

A bord de la locomotive, aussitôt après s'être aperçu que la charrue était détachée, on arrêta le train pour fermer de suite l'air qui s'échappait comme résultat du défaut de raccordement entre les caoutchoucs des freins automatiques et c'est après cela que l'on partit en chasse après la charrue.

Cette charrue et ce train avaient donné bon service tous les jours auparavant et partie de la journée de l'accident, ayant fait le même trajet, le jour même deux ou trois fois. Tous les témoins entendus relativement à l'état de la charrue, Vaillancourt, A. Côte, N. Côté, J. B. Laforest et Fortier, nous disent, sans la moindre hésitation et d'une manière convaincante (et les soins donnés à leur train sont en tout conformes à ce que nous savons tous d'une manière générale,) que la charrue, son accouplement et les freins de tout le train ont été régulièrement essayés et inspectés tous les jours et même plusieurs fois par jour. Qu'un examen spécial avait été fait le jour même lorsque le train était sur la voie d'évitement des fermiers. Puis pour confirmer le tout, après l'accident, sur examen de la

1920

GAUTHIER
v.
THE KING.Reasons for
Judgment.

1920
GAUTHIER
v.
THE KING.
Reasons for
Judgment.

charrue à la gare du Bic, l'on constata que les freins étaient dûment appliqués sur les roues de derrière, (celles de devant n'ayant pas été alors examinées mais les freins sont combinés ensemble) et que l'accouplement n'était aucunement brisé ou endommagé, l'accouplement était ouvert, la tige était sortie, mais le levier n'était pas levé.

On a offert moult conjectures et hypothèses, relativement à la cause de l'accident. On peut toujours donner libre cours à son imagination, mais personne n'a pu nous en donner la cause réelle ou l'expliquer. On a suggéré que la glace aurait pu s'introduire dans l'accouplement et en faire sortir la tige ou que la neige pourrait bien s'introduire entre le soulier et la roue, et qu'ainsi les freins ne pouvaient fonctionner effectivement; mais rien de cela n'a été constaté après l'accident, car la charrue a été trouvée en parfait ordre.

Après avoir fait une étude de la preuve il m'est impossible d'arriver à la conclusion que l'accident ait résulté de la négligence d'un employé du chemin de fer. Tous semblent avoir fait leur devoir et tout leur devoir et la cause de l'accident reste enveloppée dans les ténèbres.

Le poids de la preuve, l'onus probandi, repose sur le pétitionnaire et il a entièrement fait défaut de prouver négligence, tel que pourvu par la section 20 de l'Acte de la Cour de l'Echiquier. La cause de l'accident n'a pas été démontrée prouvée. l'action n'entre pas dans le cadre prévu par la section 20 plus haut citée. *Colpitts v. The Queen*; *Dubé v. The Queen*²; *Thibault v. Le Roi*³; *The Western Assurance Co. v. The King*⁴.

¹ (1899), 6 Ex. C. R. 254.

² (1892), 3 Ex. C. R. 147.

³ (1918), 17 Ex. C. R. 366, 41 D. L. R. 222.

⁴ (1909), 12 Ex. C. R. 289.

Ce qui est arrivé était inattendu et résulte d'un cas fortuit. *Thompson v. Ashington Coal Co.*¹ Tel que j'ai déjà eu l'occasion de le dire dans la cause de *Thibault v. Le Roi* (ubi supra), "what happened "was fortuitous and unexpected. The event was un- "foreseen and unintended, and was an unlooked for "mishap or an untoward event which was not expected or designed". *Fenton v. Thorley Co.*²; *Higgins v. Campbell*³. "It was a personal injury by accident. In re *Briscoe v. Metropolitan St. Ry. Co.*⁴ an accident is defined as: "such an unavoidable casualty "as occurs without anybody being to blame for it; "that is, without anybody being guilty of negligence "in doing or permitting to be done, or in omitting "to do, the particular things that caused such "casualty."

"If in the prosecution of a lawful act, an accident, "purely accidental arise, no action can be supported "for an injury, arising from such accident." *Davis v. Saunders*.⁵

Je conclus donc que le Pétitionnaire n'a pas prouvé sa cause, n'a pas prouvé la négligence d'un employé de la Couronne, tel que voulu par la section 20 de l'Acte de la Cour de l'Échiquier et que l'action doit être déboutée.

Cependant, arrivé à ce stade de la cause, je ne saurais terminer sans dire un mot au sujet de ce point qui fut la question principale au procès,—à savoir si Gauthier, monté à bord du train sous les circonstances que nous connaissons, était un transgresseur, un *trespasser*.

¹ 84 L. T. R. 412, 3 B. W. C. (o.s.) 21.

² [1903] A. C. 443; 89 L. T. R. 314; 52 W. R. 81.

³ [1904] 1 K. B. 328.

⁴ (1909), 120 Southwestern Rep. 1162 at 1165.

⁵ (1770), 2 Chitty's R. 689.

1920

GAUTHIER
v.
THE KING.
Reasons for
Judgment.

1920

GAUTHIER
v.
THE KING.Reasons for
Judgment.

Si nous prenons la version de Gauthier relativement à ce qui se serait passé entre lui et le conducteur du train Accommodation, il est évident que Gauthier après avoir entendu le conducteur (fait toutefois nié par le conducteur) lui dire que le marchand de patates était celui qui montait dans le train (bien que le conducteur dans son témoignage nous dise que le marchand était resté à l'intérieur du char) et ajoutant: "Oui, s'il y en a qui veulent le voir, qu'ils entrent dans le train", qu'il aurait profité de cette permission spécifique pour voir ce marchand, pour l'étendre à celle de voir son beau-frère. Ensuite après avoir relaté cette conversation, Gauthier nous dit qu'il est alors monté à bord du train, comme il attendait son beau-frère, qui devait être là, pour lui dire où descendre les animaux et que, constatant que son beau-frère n'était pas là, il a lié conversation avec ce commerçant de patates.

Analysant tous ces faits, il est bon de remarquer que généralement on attend les passagers sur le quai de la gare et l'on ne va pas les appréhender à l'intérieur du train. Surtout il est essentiel de remarquer que Gauthier n'est pas monté dans le train, en conformité de la prétendue permission donnée par le conducteur pour aller rencontrer le marchand, mais qu'il a profité de cette permission pour se donner un prétexte pour entrer dans le train pour servir ses propres fins qui étaient autres que celles de parler au marchand de patates. Il invoque aujourd'hui cette turpitude, légère si vous voulez, mais qui n'en est pas moins empreinte d'un manque de droiture pour justifier son entrée dans le train et bâtir une réclamation là-dessus. Il est monté sur ce train sous l'apparent prétexte de se conformer à la permission

spécifique donnée par le conducteur et pour rendre son histoire plus acceptable il ajoute que voyant que son beau-frère n'était pas là il a lié conversation avec le commerçant. Ce fait d'avoir ainsi par hasard causé avec ce commerçant, ressassé dans sa mémoire après l'accident, n'a-t-il pas donné lieu à cette histoire qui semble montée pour les fins de la cause?

Gauthier est monté à bord sous l'apparence plausible d'avoir la permission du conducteur, mais en réalité pour une autre fin que celle spécifiquement donnée. Celui qui demande équité et justice doit aussi agir avec équité et justice. Gauthier savait dans sa conscience qu'il manquait à une certaine droiture, qu'il transgressait les règles du *fair dealing* en profitant de cette permission pour servir ses propres fins. *Nullus commodum capere potest de injuria mea propria.*

Je ne désire pas exagérer ici l'importance de l'acte de Gauthier, ce sont cependant de ces nuances de probité et rectitude dont la plupart de nos bons cultivateurs de la province n'auraient pas voulu se prévaloir et qu'il est toujours dangereux de laisser filtrer dans la régie de nos actions. C'est aussi une nuance invoquée pour détruire la prétendue présomption qu'il ne pourrait pas être *trespasser* avec cette permission du conducteur d'entrer dans le train. Dans tous les cas en l'absence de négligence, l'intimé ne saurait être responsable d'un abus de cette permission découlant entièrement de sa générosité. Gauthier n'était pas un passager. Il n'existait aucun contrat entre lui et la Couronne avec considération pécuniaire. Il a jugé à propos de monter à bord sous les circonstances, et d'y demeurer près de 15 minutes, de s'y attarder indûment pour gratifier ses propres fins. Ne devrait-il pas alors as-

1920
GAUTHIER
v.
THE KING.
Reasons for
Judgment.

1920
 GAUTHIER
 v.
 THE KING.
 Reasons for
 Judgment.

sumer tous les risques qui en résultent,—l'intimé par ses employés ne devant cependant lui causer intentionnellement aucun dommage quelconque. Tel qu'il ressort des causes de *Indermaure v. Dames*¹ et *Pritchard v. Peto*² la compagnie du chemin de fer était en devoir raisonnable de tenir son train, l'opération de sa compagnie, en bon ordre et de ne pas exposer le pétitionnaire à quelque danger caché dont elle connaissait l'existence ou aurait dû connaître, mais rien de plus. Comment pourrait-on aujourd'hui invoquer un acte de bienveillance, cette permission (si toutefois elle a été donnée) pour en faire la base d'une punition en dommages considérables?

Assumant pour les fins de l'hypothèse que le témoignage de Gauthier est en tout véridique, la question serait donc,—la cour ayant à la décider—si un *quondam* qui n'est pas passager, montant temporairement à bord d'un train à une gare, pour une fin autre que celle pour laquelle il avait eu une permission spécifique de ce faire du conducteur, devient un *trespasser* et si la compagnie du chemin de fer lui doit d'autres obligations ou devoir que ceux dus à un *trespasser*, et s'il se trouve alors sur le train à ses propres risques et péril? Si une permission spécifique lui donne passivement permission de monter à bord pour toute autre fin que celle reconnue?

En vue cependant des mes conclusions sur la considération de la cause sous l'aspect de la question de négligence, tel qu'enoncé plus haut, il deviendrait oisif de ma part de me prononcer sur cette dernière question.

¹ (1866), L. R. 1 C. P. 274; (1867), L. R. 2 C. P. 311.

² [1917] 2 K. B. 173.

*Herdman v. Maritime Coal Co.*¹; *Moffat v. Bateman*²; *Grand Trunk v. Anderson*³; *Leprohon v. The Queen*⁴; *Nightingale v. Union Colliery Co.*⁵

C'est pourquoi l'action est déboutée avec frais et dépens.

Judgment accordingly.

Solicitors for suppliant: *Gagnon, Sasseville & Gagnon.*

Solicitor for respondent: *Louis Taché.*

¹ (1919), 49 D. L. R. 90.

² (1869), L. R. 3 P. C. A. 115.

³ (1898), 28 Can. S. C. R. 541.

⁴ (1894), 4 Ex. C. R. 100 at p. 112 *et seq.*

⁵ (1903), Can. Ry. Cas. 47; (1904), 3 Can. Ry. Cas. 197.