

T-1115-73

T-1115-73

Okanagan Helicopters Ltd. (Plaintiff)

v.

Canadian Pacific Limited, Gordon Brockhouse and Howard Arnold Shaw (Defendants)

Trial Division, Mahoney J.—Vancouver, April 1 and 2; Ottawa, April 26, 1974.

Jurisdiction of Court—Aeronautics—Collision between helicopter and train—Helicopter summoned by railway company to Siding—Failure of railway employee to direct helicopter to safe landing place—Helicopter landing so as to overlap main line—Train striking helicopter—Railway company liable for damages—Federal Court Act, R.S.C. 1970, c. 10 (2nd Supp.), s. 23—Aeronautics Act, R.S.C. 1970, c. A-3, s. 6.

The plaintiff's helicopter, under charter to the defendant railway company, was ordered to a Siding by the divisional engineer, the defendant *B*, calling from the dispatcher's office. In response to signals from *S*, an employee of the defendant railway company, the helicopter landed with the circle of its rotor overlapping the main line of the railway. The helicopter was struck by a freight train which was proceeding without its crew having been warned of the situation at the Siding.

Held, there is jurisdiction in the Court, under the *Aeronautics Act* and the *Federal Court Act*. A helicopter, resting on the ground in anticipation of its take-off, is engaged in aeronautics. The helicopter and the railway company each owed a duty to the other to exercise reasonable care, in the conduct of its particular activity, to avoid injury to each other. It was from breach of that duty that liability flowed.

The engineer of the train had no chance to avoid the collision. In the absence of evidence as to the authority of the defendant *B* over the defendant company's dispatcher, the Court was unable to find that *B* was negligent in relation to the duties of the dispatcher, who was not a party or a witness. *B* was entitled to summon the helicopter to the Siding and to rely on the defendant *S* to exercise his authority there responsibly. The failure of the helicopter operator to direct his attention to the main line and to the possibility of traffic on it, and his decision to land in a position where the rotor impinged on the main line, constituted a cause of the accident. But that was severable from the immediate cause and not negligence, in view of the signals from the defendant *S*. The latter was negligent in his failure to select a safe landing place and in his ensuing failure to alter railway operations so as to render the landing place safe. This negligence was the immediate cause of the accident. Judgment is awarded against the defendant company and *S* for the full amount of the damages, admitted at \$94,293. The action against *B* is dismissed. The defendant company's counterclaim for damages of \$4,119 is dismissed.

Okanagan Helicopters Ltd. (Demanderesse)

c.

a Canadian Pacifique Limitée, Gordon Brockhouse et Howard Arnold Shaw (Défendeurs)

Division de première instance, le juge Mahoney—Vancouver, les 1^{er} et 2 avril; Ottawa, le 26 avril 1974.

Compétence de la Cour—Aéronautique—Collision entre un hélicoptère et un train—La compagnie de chemins de fer a fait venir l'hélicoptère à l'embranchement—L'employé des chemins de fer n'a pas fait atterrir l'hélicoptère à un endroit sûr—L'hélicoptère a atterri de sorte qu'il chevauchait la ligne principale—Train heurtant l'hélicoptère—La compagnie de chemins de fer responsable des dommages—Loi sur la Cour fédérale, S.R.C. 1970, c. 10 (2^e Supp.), art. 23—Loi sur l'aéronautique, S.R.C. 1970, c. A-3, art. 6.

d L'ingénieur divisionnaire, le défendeur *B*, téléphonant du bureau du régulateur, demanda à l'hélicoptère de la demanderesse, loué à la compagnie de chemins de fer, défenderesse, de se rendre à un embranchement. En réponse à des signaux *S*, employé de la compagnie de chemins de fer, défenderesse, l'hélicoptère atterrit à un endroit où le cercle décrit par le rotor chevauche la ligne principale. L'hélicoptère fut heurté par un train de marchandises en marche, personne n'ayant averti son équipe de ce qui se passait à l'embranchement.

Arrêt: la présente cour est compétente, en vertu de la *Loi sur l'aéronautique* et de la *Loi sur la Cour fédérale*. Un hélicoptère au sol, se préparant à décoller, relève de l'aéronautique. L'hélicoptère et la compagnie de chemins de fer ont une obligation de diligence raisonnable l'un envers l'autre, dans l'accomplissement de leurs fonctions respectives, afin d'éviter de causer un dommage à l'autre. La responsabilité découle du manquement à cette obligation.

g Le mécanicien du train n'avait pas la possibilité d'éviter la collision. En l'absence de preuve quant à l'autorité du défendeur *B* sur le régulateur de la compagnie défenderesse, la Cour ne peut décider que *B* a fait preuve de négligence relativement aux obligations incombant au régulateur qui ne fut ni partie ni témoin. *B* était fondé à faire venir l'hélicoptère à l'embranchement et de compter sur le défendeur *S* pour exercer pleinement son autorité à cet endroit. Le fait que le pilote de l'hélicoptère ne se soit pas préoccupé de la ligne principale ni de l'éventualité de trafic sur celle-ci ainsi que sa décision d'atterrir à un endroit où le rotor empiétait sur la ligne principale constituent une des causes de l'accident. Mais c'est dissociable de la cause immédiate et il n'y a pas négligence, vu les signaux du défendeur *S*. Ce dernier fut négligent en omettant ensuite de faire bifurquer les trains afin de rendre le lieu d'atterrissage sûr. Cette négligence est la cause immédiate de l'accident. Le jugement est rendu contre la compagnie défenderesse et *S*, pour le montant total des dommages-intérêts évalués à \$94,293. L'action contre *B* est rejetée. La demande reconventionnelle de la compagnie

Johannesson v. The Rural Municipality of West St. Paul [1952] 1 S.C.R. 292; *Donoghue v. Stevenson* [1932] A.C. 562; *Slater v. Clay Cross Co. Ltd.* [1956] 2 Q.B. 264; *Lehnert v. Stein* (1962) 40 W.W.R. 616, applied.

ACTION.

COUNSEL:

E. Lane for plaintiff.

R. W. Paisley for defendants.

SOLICITORS:

Manning, Bruce, Macdonald & Macintosh, Toronto, for plaintiff.

Canadian Pacific Limited, Vancouver, for defendants.

MAHONEY J.—This action arises out of a collision between the plaintiff's helicopter and a freight train, designated XW4565, owned and operated by the defendant, Canadian Pacific Limited (herein called "CP"). The defendants Shaw and Brockhouse were, at all material times, employees of CP. Damages claimed by the plaintiff in the amount of \$94,293.82 are admitted as are damages of \$2,119.41 counter-claimed by CP.

The collision occurred at about 11:00 a.m. Monday, March 13, 1972 as XW4565 was proceeding west on CP's main transcontinental line through Illecillewaet Siding (herein called "the Siding") and the helicopter was on the ground, on property owned and occupied by CP, with its rotor turning, about to take off. The lead locomotive of XW4565 came in contact with the rotor.

Prior to the trial, the Court requested counsel to direct their attention to the matter of the Court's jurisdiction. This is a statutory court; its jurisdiction is derived entirely from Parliament. Jurisdiction cannot be conferred on it by agreement of the parties nor can lack of jurisdiction be waived. Accordingly, the Court's jurisdiction is a matter which the Court itself is bound to

défenderesse pour \$4,119 à titre de dommages-intérêts est rejetée.

Arrêts suivis: *Johannesson c. La municipalité rurale de West St-Paul* [1952] 1 R.C.S. 292; *Donoghue c. Stevenson* [1932] A.C. 562; *Slater c. Clay Cross Co. Ltd.* [1956] 2 Q.B. 264; *Lehnert c. Stein* (1962) 40 W.W.R. 616.

ACTION.

AVOCATS:

E. Lane pour la demanderesse.

R. W. Paisley pour les défendeurs.

PROCUREURS:

Manning, Bruce, Macdonald & Macintosh, Toronto, pour la demanderesse.

Canadien Pacifique Limitée, Vancouver, pour les défendeurs.

LE JUGE MAHONEY—La présente action trouve son origine dans une collision entre l'hélicoptère de la demanderesse et un train de marchandises numéro XW4565, appartenant à la défenderesse, Canadien Pacifique Limitée (ci-dessous appelée «CP»), et mis en service par cette dernière. Les défendeurs Shaw et Brockhouse étaient à tous les moments en cause employés du CP. Les dommages-intérêts, soit \$94,293.82 réclamés par la demanderesse ainsi que \$2,119.41 réclamés par le CP en demande reconventionnelle, ne sont pas en litige.

La collision s'est produite le lundi 13 mars 1972 vers 11 heures alors que le XW4565 se dirigeait vers l'ouest sur la ligne principale transcontinentale du CP passant par l'embranchement d'Illecillewaet (ci-après appelé «l'embranchement») et que l'hélicoptère était au sol sur un emplacement appartenant au CP et occupé par lui, le rotor en action et sur le point de décoller. La locomotive de tête du XW4565 heurta le rotor.

Avant le procès, la Cour demanda aux avocats d'examiner la question de la compétence de la Cour. Il s'agit d'un tribunal établi par la loi; sa compétence découle entièrement du Parlement. L'accord des parties ne peut lui conférer sa compétence et on ne peut davantage déroger à un défaut de compétence. En conséquence, la Cour elle-même est tenue d'examiner la ques-

consider even though it is not raised in the pleadings.

After hearing counsel, the Court was satisfied as to its jurisdiction by virtue of section 23 of the *Federal Court Act*¹ which, in part, provides:

23. The Trial Division has concurrent original jurisdiction as well between subject and subject as otherwise, in all cases in which a claim for relief is made or a remedy is sought . . . in relation to any matter coming within any following class of subjects, namely . . . aeronautics, and works and undertakings connecting a province with any other province or extending beyond the limits of a province

Any doubt that the whole field of aeronautics is within Parliament's exclusive legislative competence as a matter affecting the peace, order and good government of Canada was dispelled by the Supreme Court of Canada in *Johannesson v. The Rural Municipality of West St. Paul*².

The Oxford English Dictionary defines aeronautics as: "the science, art or practice of sailing in the air; aerial navigation." Other acceptable dictionaries are no more elaborate in their definitions. The question is whether or not a helicopter, resting on the ground with its rotor in motion in anticipation of take-off is engaged in aeronautics. I think it is. Clearly if it were airborne it would be and I think it would be a strained and artificial interpretation to separate activities on the ground essential to the act of flying from the flight itself.

Furthermore, in the absence of any clear contrary intention in the statute, the Court should conclude that Parliament intended it, in the application of its judicial jurisdiction, to give the word the same meaning that Parliament itself, in the application of its legislative jurisdiction, has given it. Parliament has legislated³ with respect to the use and operation of aircraft and to accidents involving aircraft and that legislation applies as well to use, operation or accidents on the ground as in the air.

¹ R.S.C. 1970, c. 10 (2nd Supp.).

² [1952] 1 S.C.R. 292.

³ *The Aeronautics Act*, R.S.C. 1970, c. A-3, s. 6.

tion de sa compétence même si les plaidoiries ne la soulèvent pas.

Après l'audition des avocats, la Cour fut convaincue de sa compétence en vertu de l'article 23 de la *Loi sur la Cour fédérale*¹ qui dispose en partie:

23. La Division de première instance a compétence concurrente en première instance, tant entre sujets qu'autrement, dans tous les cas où une demande de redressement est faite . . . en matière de . . . aéronautique ou d'ouvrages et entreprises reliant une province à une autre ou s'étendant au-delà des limites d'une province . . .

Tout doute sur le point de savoir si tout le domaine de l'aéronautique relève de la compétence législative exclusive du Parlement comme étant une question se rattachant à la paix, à l'ordre et au bon gouvernement du Canada fut dissipé par la Cour suprême du Canada dans l'arrêt *Johannesson c. La municipalité rurale de West St. Paul*².

L'*Oxford English Dictionary* définit l'aéronautique comme: [TRADUCTION] «la science, l'art ou la pratique de voler dans l'air; la navigation aérienne.» Les définitions d'autres dictionnaires valables ne sont pas plus élaborées. Le problème est de savoir si un hélicoptère au sol avec son rotor en action en vue du décollage relève de l'aéronautique. Je pense que oui. En effet, s'il était en vol, il en relèverait et, à mon avis, séparer les activités au sol essentielles à l'action de voler du vol lui-même reviendrait à une interprétation forcée et artificielle.

De plus, en l'absence de toute intention contraire manifeste dans la législation, la Cour doit conclure que le Parlement voulait que, dans l'exercice de sa compétence judiciaire, elle donne au mot la même signification que le Parlement lui-même lui avait donné dans l'exercice de sa compétence législative. Le Parlement a légiféré³ en ce qui concerne l'utilisation et la conduite d'un aéronef, les accidents impliquant un aéronef, et cette législation s'applique à l'utilisation, à la conduite ou aux accidents aussi

¹ S.R.C. 1970, c. 10 (2^e Supp.).

² [1952] 1 R.C.S. 292.

³ *Loi sur l'aéronautique*, S.R.C. 1970, c. A-3, art. 6.

I therefore conclude that the remedy herein is sought in relation to a matter coming within the class of subject of aeronautics and that this Court has jurisdiction. It is not necessary for me to consider whether or not there is merit in the proposition that jurisdiction also flows from the fact that the casualty occurred on CP's main transcontinental line, which might be found to be an interprovincial or extra-provincial work or undertaking.

Illecillewaet Siding, on March 13, 1972, contained four parallel sets of railway tracks running in a generally east-west direction. The most northerly was the main line which, for a train moving from east to west, entered the Siding around a right curve next to an embankment which effectively obstructed the engine crew's view of the Siding until the engine was almost on to the straight-of-way, some 550 to 600 feet from the point of collision. The second set is a long side track capable of accommodating a full train when required for passing and will be referred to as the passing track. The third and fourth sets are shorter, used for storage, and are designated No. 1 and No. 2 backtracks, the latter being the most southerly of the four sets. North of, and parallel to, the main line is a pole line with three crossbars bearing wires. The terrain north of the main line slopes upward toward the Trans-Canada Highway. As a result of the slope it is unsuitable for a helicopter landing and all snow cleared from the Siding must be disposed of to the south.

The snow clearing operation involves the use of three vehicles—a plow and a spreader, neither being self-propelled, and a locomotive. The plow clears snow from between and immediately adjacent to the tracks. The spreader rolls the snow a distance of 12' or 13' away from the tracks. When the build-up of snow interferes with further spreading a bulldozer is brought in to push the snow further away. The Siding was completely plowed except for about three

bien au sol que dans l'air.

Par conséquent, je conclus que le redressement demandé en l'espèce se rapporte à une question relevant de la catégorie de l'aéronautique et qu'à cet effet, la cour susdite est compétente. Selon moi, il n'est pas nécessaire d'examiner s'il est fondé de dire que cette compétence découle aussi du fait que l'accident s'est produit sur la ligne principale transcontinentale du CP dont on pourrait dire qu'elle participe d'un travail ou entreprise inter-provincial ou extra-provincial.

Au 13 mars 1972, l'embranchement d'Illecillewaet comportait quatre faisceaux parallèles de voies ferrées à peu près orientés dans la direction est-ouest. La voie la plus au nord constituait la ligne principale qui, pour un train se déplaçant d'est en ouest, abordait l'embranchement par une courbe vers la droite, proche d'un remblai qui empêche effectivement l'équipe de train de voir l'embranchement jusqu'à ce que la machine se trouve presque sur une ligne droite, à quelque 550 à 600 pieds du point de collision. Le second faisceau est une longue voie de garage susceptible de recevoir un train au complet, si besoin est; il sera désigné sous le nom de voie d'évitement. Les troisième et quatrième faisceaux sont plus courts et utilisés pour le garage; on les appelle voies impaires n° 1 et n° 2, ces dernières étant les plus au sud des quatre faisceaux. Au nord et parallèle à la ligne principale, se trouve une ligne électrique avec trois pylônes supportant les fils. Le terrain au nord de la ligne principale monte en direction de la route transcanadienne. Étant donné la pente du terrain, un hélicoptère ne peut y atterrir et on doit repousser au sud toute la neige enlevée de l'embranchement.

Pour déblayer la neige, on utilise trois véhicules—un chasse-neige et une niveleuse, ni l'un ni l'autre auto-propulsés, et une locomotive. Le chasse-neige déblaie la neige entre les voies et aux abords immédiats des voies. La niveleuse étale la neige à une distance de 12 ou 13 pieds des voies. Quand l'entassement de la neige empêche de poursuivre le nivellement, on fait appel à un bulldozer pour repousser la neige plus loin. L'embranchement était complètement

inches of loose snow which had no bearing on events.

The Siding's north-south profile was the natural slope with the pole line, the well cleared area occupied by or between the four sets of tracks, a well cleared 12' or 13' strip parallel to No. 2 backtrack and a further parallel strip about 75' wide where the surplus snow had been spread out and packed down by the bulldozer. The evidence is that the Siding was fairly level from the base of the natural slope on the north to the buildup of bulldozed snow notwithstanding that the photographs comprised in Exhibit 4 appear to show a perceptible drop in elevation between passing track and the No. 1 backtrack.

On Friday, March 10 the same helicopter with the same pilot, Evan Angus Cameron, had been chartered by CP to survey snow and track conditions along the line. Cameron had then been employed by the plaintiff for some 13 years and was relief base manager of the plaintiff's Revelstoke establishment. During the first eight years he was employed as an engineer and subsequently as a pilot and engineer. He is duly licensed in both capacities and his commercial pilot's licence bears a helicopter endorsement. He had logged some 5000 hours as a pilot, most of them in helicopters.

The defendant Brockhouse was CP's divisional engineer for its mountain subdivision stationed at Revelstoke, 28 miles west of the Siding. He was a passenger on March 10 as was his superior, the divisional superintendent, Hill. The Siding was among the locations they landed. They were there about 15 minutes; landing and take-off were routine. It was arranged that the helicopter would be available for another inspection trip on March 13 but the departure time and other particulars were not settled.

The helicopter, a Bell Jet Ranger, Canadian registration CF-ZSO, is turbine powered. After landing it must be left idling to cool for about

déblayé, mis à part environ trois pouces de neige molle, ce qui n'a eu aucune influence sur les événements.

^a Du nord au sud, l'embranchement est en pente naturelle avec la ligne électrique, la zone bien déblayée occupée par les quatre faisceaux de voies, une bande de 12 ou 13 pieds bien dégagée et parallèle à la voie impaire n° 2 et une autre bande parallèle d'environ 75 pieds de large ^b où le bulldozer avait étalé le surplus de neige et l'avait tassé. Selon la preuve, l'embranchement est à peu près de niveau, de la base de la pente naturelle au nord à l'entassement de neige ^c déblayée au bulldozer, bien que les photographies figurant à la pièce 4 semblent montrer une différence sensible de niveau entre la voie d'évitement et la voie impaire n° 1.

^d Le vendredi 10 mars, le CP avait nolisé le même hélicoptère avec le même pilote Evan Angus Cameron afin de faire examiner l'enneigement et l'état de la voie le long de la ligne. La demanderesse employait Cameron depuis 13 ^e années et il dirigeait la base de secours de l'établissement de la demanderesse à Revelstoke. Pendant les huit premières années, il fut employé comme mécanicien et, par la suite, comme pilote et mécanicien. Il est titulaire d'un ^f brevet en bonne et due forme dans ces deux domaines et son brevet commercial de pilote porte une mention hélicoptère. Il a effectué quelque 5,000 heures de pilotage, la plupart en hélicoptère.

^g Le défendeur Brockhouse était ingénieur divisionnaire du CP pour sa région des montagnes, en poste à Revelstoke à 28 milles à l'ouest de l'embranchement. Le 10 mars, il était passager ^h tout comme son supérieur, le surintendant divisionnaire Hill. L'embranchement était un des endroits où ils atterriisaient. Il leur restait environ 15 minutes; l'atterrissage et le décollage étaient une opération de routine. Il fut convenu ⁱ que l'hélicoptère serait disponible pour une autre tournée d'inspection le 13 mars, mais on n'avait pas encore fixé l'heure de départ ni les autres modalités.

^j L'hélicoptère, un Bell Jet Ranger, immatriculé au Canada sous le n° CF-ZSO, est un turbopropulseur. Après l'atterrissage, on doit le laisser

two minutes. While it is idling the rotor continues to revolve. The safety of people on the ground requires that it be shut off as soon as the cooling period is completed. Starting procedures consume 2½ or three minutes from the time the pilot takes his seat and begins them until the helicopter can take off. The circle described by the tip of the rotor is 34' in diameter. A circular space, 50' in diameter, with a practically level area for the landing gear, is required for a safe landing and take-off. At the relevant time the landing gear was of the skid type consisting of two parallel aluminum tubes, curved upward like skis in front, attached to and held below the fuselage by two downward arched cross members of aluminum tubing. It is apparent from the photographs entered as Exhibit 4, that there would have been little, if any, room for error if the pilot attempted to straddle a set of two rails but the helicopter could rest with one skid on the ties between the rails and one on the ground outside.

Cameron and Brockhouse disagree as to where the helicopter landed on March 10 but they do agree that it landed where Hill wanted it to—a location which Cameron, after reconnaissance, found acceptable. Cameron did not direct his mind to the main line but simply set down where Hill wanted him to once he decided it was suitable from the point of view of landing and take-off. Hill did not testify. Cameron thinks that he landed to the south of some railway cars on the passing track. They were not necessarily the outfit cars that were there on the 13th. Brockhouse agrees that the railway cars were not located in the same place on the 10th as on the 13th but says they landed between the backtracks to the west of whatever cars were there. In either case, the helicopter was clear of the main line. There is no evidence that a train passed through while they were there on the 10th.

The significance of the disagreement is that the location indicated by Brockhouse was equal-

tourner au ralenti afin de le faire refroidir pendant à peu près deux minutes. Pendant qu'il est au ralenti, le rotor continue de tourner. Pour la sécurité des personnes au sol, on doit l'arrêter aussitôt que la période de refroidissement est achevée. Les préparatifs du départ prennent de 2 minutes et demie à trois minutes du moment où le pilote s'assoit et les entame jusqu'à ce que l'hélicoptère puisse décoller. L'extrémité du rotor décrit un cercle de 34 pieds de diamètre. Pour atterrir et décoller en toute sécurité, il faut un espace circulaire de 50 pieds de diamètre avec une zone pratiquement plane pour le train d'atterrissage. A l'époque en cause, le train d'atterrissage était du type patin, formé de deux tubes d'aluminium parallèles recourbés vers le haut, comme des spatules de ski, et fixés au fuselage par deux morceaux de tubes d'aluminium arqués et placés transversalement. Il est clair d'après les photographies versées au dossier comme pièce 4 que la possibilité d'erreur, pour peu qu'elle existe, aurait été faible si le pilote essayait de chevaucher un faisceau de deux voies, mais l'hélicoptère pouvait avoir un patin sur les traverses entre les rails et un autre sur le sol en dehors.

Cameron et Brockhouse sont en désaccord sur le lieu d'atterrissage de l'hélicoptère le 10 mars, mais ils sont d'accord pour dire qu'il s'est posé à l'endroit choisi par Hill qu'après inspection, Cameron trouva acceptable. Cameron ne prêta pas attention à la ligne principale, mais se posa simplement où Hill le désirait après avoir décidé que l'endroit était approprié du point de vue de l'atterrissage et du décollage. Hill n'a pas témoigné. Cameron pense qu'il a atterri au sud de wagons placés sur la voie d'évitement. Il ne s'agissait pas nécessairement des voitures-dortoirs qui s'y trouvaient le 13. Brockhouse convient que, le 10, les wagons n'étaient pas au même endroit que le 13, mais affirme qu'ils atterrirent entre les voies impaires à l'ouest des wagons qui se trouvaient là, quels qu'ils soient. De toute façon, l'hélicoptère n'obstruait pas la voie principale. Rien dans la preuve n'indique que, le 10, un train soit passé au moment où ils se trouvaient là.

L'explication du désaccord provient du fait que l'endroit indiqué par Brockhouse était éga-

ly available on March 13 while, due to the situation of the outfit cars on No. 2 backtrack, the location indicated by Cameron was not. On the 13th, eleven coupled outfit cars, used and occupied by a bridge and building gang of CP employees, occupied some 600' of the No. 2 backtrack. This distance is translated from the evidence of railwaymen who count distance in terms of car lengths. There were no other cars at the Siding. To the east of the most easterly outfit car, a distance of 143', was the switch where No. 2 backtrack joined No. 1 backtrack. To the west of the most westerly outfit car, a distance of 159', and to the south of No. 2 backtrack was an abandoned bunkhouse. Further west, another 100' to 200' was the other switch where No. 2 backtrack joined No. 1 backtrack. The switches and bunkhouse, aside from the outfit cars and the pole line, were the only obvious impediments to a safe landing and take-off. There were other locations, farther removed from the outfit cars, that were also suitable for landing and take-off.

The only instant communication from the Siding to Revelstoke is by private telephone line from instruments located near the ends of the Siding to a single instrument in the dispatcher's office. The dispatcher has control of the movement of traffic in the subdivision. Communication with train crews approaching the Siding would either be by flagging the train down or through the dispatcher. The dispatcher was not, at the time, able to speak to the train crew by radio telephone but could use automatic signals at various points along the line to stop the train. There are private line telephones near all the automatic signals. There was no such automatic signal at the Siding and the nearest to it, for a westbound train, was at Flat Creek, about half-way between Glacier and the Siding.

lement libre le 13 mars alors qu'en raison de l'emplacement des voitures-dortoirs sur la voie impaire n° 2, ce n'était pas le cas pour l'endroit indiqué par Cameron. Le 13, onze voitures-dortoirs accouplées, utilisées par une équipe de construction et d'entretien de pont composée d'employés du CP, occupaient quelque 600 pieds de la voie impaire n° 2. On a déduit cette distance des témoignages des cheminots qui évaluent la distance en termes de longueur de wagons. Il n'y avait pas d'autres wagons à l'embranchement. A l'est de la voiture-dortoir la plus à l'est, à une distance de 143 pieds, se trouvait l'aiguillage où la voie impaire n° 2 rejoint la voie impaire n° 1. A l'ouest de la voiture-dortoir la plus à l'ouest, à une distance de 159 pieds et au sud de la voie impaire n° 2, il y avait une cabane-dortoir abandonnée. Plus à l'ouest, soit à cent ou deux cents pieds, se trouvait l'autre aiguillage où la voie impaire n° 2 rejoignait la voie impaire n° 1. Les aiguillages et la cabane-dortoir, en plus des voitures-dortoirs et de la ligne électrique, constituaient les seuls obstacles évidents à un atterrissage et à un décollage en toute sécurité. Il y avait d'autres emplacements plus éloignés des voitures-dortoirs qui convenaient aussi à l'atterrissage et au décollage.

f

La seule communication directe entre l'embranchement et Revelstoke se fait par une ligne de téléphone privée avec des appareils situés aux extrémités de l'embranchement et un appareil unique dans le bureau du régulateur. Le régulateur contrôle le trafic de la subdivision. La communication avec les équipes de train approchant l'embranchement se fait soit en agitant un drapeau pour arrêter le train soit par l'intermédiaire du régulateur. A ce moment, le régulateur ne pouvait pas parler à l'équipe de train par radio-téléphone, mais pouvait utiliser des signaux automatiques à différents points le long de la ligne pour arrêter le train. Il y a des lignes téléphoniques privées près de tous les signaux automatiques. Il n'y avait pas de signal automatique à l'embranchement et le plus proche pour un train se dirigeant vers l'ouest se trouvait à Flat Creek à mi-chemin environ entre Glacier et l'embranchement.

At 6:30 a.m. March 13, 1972, the dispatcher at Revelstoke had prepared a lineup showing that 31 trains, both east and westbound, were scheduled to arrive or depart the mountain subdivision that day. This information is routinely passed on to concerned CP personnel. Shaw received the lineup by telephone from the dispatcher early that morning and wrote it down. For a variety of reasons it is not possible to estimate accurately when these trains would pass a given point. Nonetheless, it was probable that between 10:30 a.m. and noon, four trains would pass through the Siding. A fifth was possible.

At about 9:30 a.m., the defendant Shaw, at the Siding, phoned the dispatcher in Revelstoke to advise that the bridge and building gang foreman had been incapacitated by an attack of some sort and was in his bed on his outfit car unable to move. He wanted directions as to the foreman's removal to hospital in Revelstoke. Brockhouse, to whom the bridge and building gang was subordinate, was called to the dispatcher's office to take the call. Shaw, while not the foreman's deputy was, next to the foreman, the senior CP employee present and so, by accepted CP practice, in the foreman's incapacity, in charge.

While the options appear not to have been discussed at all, Shaw says he was thinking only in terms of using automotive transport available on the site or having a conventional ambulance dispatched from Revelstoke. Shaw did not want to take responsibility on himself for moving the foreman. Shaw says, specifically, that the possibility of a helicopter did not enter his mind. Following Shaw's conversation with Brockhouse, the dispatcher told Shaw to stay on the line and that Brockhouse would be back to him.

Brockhouse, aware of numerous highway closures in recent days and knowing the helicopter was booked and of its ambulance capability, returned to his own office and immediately called Cameron. Cameron told him that he was

Le 13 mars 1972 à 6h30, le régulateur de Revelstoke avait préparé le graphique du mouvement des trains indiquant que, ce jour-là, on prévoyait dans la région des montagnes l'arrivée ou le départ de 31 trains en direction aussi bien de l'est que de l'ouest. Il s'agit de renseignements de routine, transmis au personnel concerné du CP. Tôt le matin, Shaw reçut un coup de téléphone du régulateur relatif au graphique du mouvement des trains, ce qu'il prit en note. Pour une foule de raisons, il n'est pas possible de déterminer avec précision le moment où ces trains passent à un point donné. Néanmoins, il était probable qu'entre 10h30 et midi, quatre trains traverseraient l'embranchement, peut-être même un cinquième.

Vers 9h30, le défendeur Shaw téléphona de l'embranchement au régulateur à Revelstoke pour l'avertir que, par suite d'une attaque, le contremaître de l'équipe de construction était invalide et qu'il se trouvait au lit dans sa voiture-dortoir incapable de bouger. Il demandait des instructions pour le faire transporter à l'hôpital de Revelstoke. Brockhouse, qui était responsable de l'équipe de construction, fut appelé au bureau du régulateur pour prendre l'appel. Shaw, sans être l'adjoint du contremaître était, après ce dernier, l'employé le plus ancien du CP à ce moment et donc, en vertu des usages du CP, il assurait la relève vu l'incapacité du contremaître.

Les différentes possibilités n'ont, semble-t-il, fait l'objet d'aucune discussion; Shaw déclare toutefois qu'il a seulement pensé à trouver sur place un moyen de transport automoteur disponible ou à se faire envoyer une ambulance ordinaire de Revelstoke. Shaw ne voulait pas prendre sur lui la responsabilité de déplacer le contremaître. Shaw déclare de façon précise qu'il n'a pas du tout songé à utiliser un hélicoptère. Faisant suite à la conversation de Shaw avec Brockhouse, le régulateur demanda à Shaw de rester au téléphone et lui expliqua que Brockhouse allait lui reparler.

Brockhouse, sachant que la route avait été souvent fermée ces derniers jours, que l'hélicoptère était retenu et qu'il pouvait servir d'ambulance, retourna dans son propre bureau et appela immédiatement Cameron. Cameron lui

doing some routine maintenance but could be airborne in 30 to 45 minutes. He asked Brockhouse to ascertain weather conditions at the Siding and whether a first-aid man was available to accompany him and also to notify the hospital to expect their landing. Cameron then went back to preparing the helicopter for the trip.

Brockhouse spoke by phone to a doctor and was advised that the only thing to do was to keep the foreman breathing until he got to hospital and that there was no need for a doctor to go out but that someone who could administer artificial respiration, if necessary, was required. He located a first-aid man, another CP employee, communicated the doctor's advice to him, and sent him to the plaintiff's base. He then returned to the dispatcher's office to speak again to Shaw. This was some 15 or 20 minutes after their first conversation.

According to both Brockhouse and Shaw this second conversation dealt only with the weather. Brockhouse did not tell Shaw a helicopter was being sent and Shaw, having asked for measures to remove the foreman to hospital, left the phone content that Brockhouse had everything in hand but unaware of how. He says that he was not even sure the helicopter was to be the ambulance when he first learned of its approach but was certain only when it appeared definitely to be landing.

Meanwhile XW4565 had arrived at Glacier, 13 miles east of the Siding, and was stopped for some time for a crew change. The new crew had gone out from Revelstoke by taxi and the crew being relieved left in the same cab. There are dispatcher's phones at Glacier, however the new crew was not contacted by the dispatcher. It received its orders in the normal way from the crew being relieved. The speed limit between Glacier and the Siding is 20 m.p.h. and the engineer estimates his maximum speed at between 18 and 20 m.p.h. This would indicate that XW4565 left Glacier at about 10:15 a.m. When it reached Flat Creek at about 10:30 a.m.

indiqua qu'il effectuait une inspection de routine, mais qu'il pouvait s'envoler dans 30 à 45 minutes. Il demanda à Brockhouse de s'informer des conditions météorologiques à l'embranchement, de s'assurer qu'un secouriste pouvait l'accompagner et aussi de prévenir l'hôpital de leur atterrissage. Puis Cameron s'en retourna fin de préparer l'hélicoptère pour le voyage.

Brockhouse téléphona à un docteur qui lui indiqua que la seule chose à faire était de surveiller la respiration du contremaître jusqu'à son admission à l'hôpital, que la présence d'un docteur ne s'imposait pas, mais qu'il fallait une personne capable de pratiquer la respiration artificielle le cas échéant. Il repéra un secouriste, un autre employé du CP, lui communiqua les recommandations du docteur et l'envoya à la base de la demanderesse. Puis il retourna au bureau du régulateur afin de parler de nouveau avec Shaw. Il s'était écoulé 15 ou 20 minutes depuis leur première conversation.

Selon les témoignages de Brockhouse et de Shaw, cette seconde conversation porta uniquement sur le temps. Brockhouse n'indiqua pas à Shaw qu'il envoyait un hélicoptère et Shaw, ayant demandé qu'on prenne des mesures pour transporter le contremaître à l'hôpital, raccrocha le téléphone satisfait de savoir que Brockhouse s'en occupait, tout en ignorant comment. Il dit qu'il n'était même pas sûr que l'hélicoptère soit l'ambulance lorsqu'il fut informé de son approche, et qu'il n'en n'eut la confirmation qu'au moment où il s'avéra qu'il allait effectivement se poser.

Pendant ce temps, le XW4565 était arrivé à Glacier à 13 milles à l'est de l'embranchement et s'était arrêté quelques instants pour changer d'équipe. L'équipe de relève était arrivé de Revelstoke en taxi et l'équipe venant d'être remplacée partit dans la même voiture. A Glacier, il y a des téléphones permettant de contacter le régulateur, mais celui-ci ne prit pas contact avec la nouvelle équipe. L'équipe qui venait d'être remplacée lui transmit les ordres de la façon ordinaire. La limite de vitesse entre Glacier et l'embranchement est de 20 milles à l'heure et le mécanicien évalua sa vitesse maximum entre 18 et 20 milles à l'heure. Cela signifie que le

the automatic signal was "Go". The crew knew nothing of events at the Siding.

After his second conversation with Shaw, Brockhouse again phoned Cameron, told him the weather seemed much the same as in Revelstoke and that the first-aid man was en route. He also told him expressly that the foreman was in one of the outfit cars. Cameron completed his servicing, checked the stretcher, got the helicopter out on the tarmac, fueled and then waited no more than five minutes for the first-aid man. They took off at about 10:15 a.m. The trip to the Siding was routine.

The helicopter, with only Cameron and the first-aid man aboard, arrived over the Siding from the west at about 10:30 a.m. They circled twice; Cameron ascertained that, except for the location of cars on the tracks conditions were much the same as three days earlier. There was no room to land where Cameron says he landed March 10.

After the first circle, Cameron saw a man pointing to one of the outfit cars and waving in a manner indicating where he should land. Cameron says that the man waving signalled in an accepted manner to indicate the landing place. Shaw acknowledges that he was familiar with such accepted signals as a result of instruction from helicopter pilots during a period of employment with the B.C. Forestry Department. The only signal which Shaw says he made was that of pointing to the foreman's car which he demonstrated as a poking motion with his right elbow held close to his side, forearm and index finger extended horizontally much as a small child would indicate it had a make believe pistol. Cameron saw only one person signalling and there is no evidence that anyone except Shaw signalled.

The foreman's car was the sixth, or centre car, of the eleven car string. The helicopter landed directly opposite it parallel to the tracks and facing west. There is some conflict in the

XW4565 quitta Glacier vers 10h15. Lorsqu'il atteignit Flat Creek vers 10h30 le signal automatique indiquait «Passez». L'équipe ne savait rien des événements survenus à l'embranchement.

Après sa seconde conversation avec Shaw, Brockhouse retéléphona à Cameron, lui dit que le temps semblait être le même qu'à Revelstoke et que le secouriste était en route. Il lui indiqua aussi expressément que le contremaître se trouvait dans une des voitures-dortoirs. Cameron termina sa révision de l'appareil, vérifia le brancard, plaça l'hélicoptère sur la piste d'envol, remplit le réservoir et n'attendit pas le secouriste plus de cinq minutes. Ils décollèrent vers 10h15. Le trajet jusqu'à l'embranchement était de la routine.

L'hélicoptère avec seulement Cameron et le secouriste à bord arriva au-dessus de l'embranchement en venant de l'ouest vers 10h30. Ils décrivirent deux cercles; Cameron s'assura que, mis à part la position des wagons sur les voies, les conditions étaient à peu près les mêmes que trois jours plus tôt. Il n'y avait pas de place pour atterrir à l'endroit où Cameron dit avoir atterri le 10 mars.

Après le premier cercle, Cameron vit un homme désignant l'une des voitures-dortoirs et faisant des signes semblant indiquer où il devait se poser. Cameron précise que l'homme faisant des signes avait indiqué de la façon habituelle le point d'atterrissage. Shaw a admis connaître ces signaux habituels, car il avait reçu une formation des pilotes d'hélicoptère quand il travaillait au ministère des Forêts de la Colombie-Britannique. Shaw dit avoir fait un seul signal désignant la voiture du contremaître; il l'a décrit comme étant un mouvement du bras, le coude droit collé au côté, l'avant-bras et le doigt tendus horizontalement à la manière d'un petit garçon qui ferait semblant de tirer au pistolet. Cameron ne vit qu'une seule personne faisant des signaux et rien ne vient démontrer qu'à part Shaw, quelqu'un d'autre en fit.

La voiture du contremaître était la sixième, ou la voiture centrale, des onze voitures constituant la rame. L'hélicoptère se posa juste en face d'elle, parallèlement aux voies et tourné

evidence as to exactly where it landed in relation to the various tracks however that does not seem particularly important since any position to the north of the outfit cars necessarily involved the circle inscribed by the rotor completely overlapping the main line. Accepting Cameron's location, measurements taken after the event place the helicopter's fuselage some 50' from the pole line and some 30' from the foreman's car with the rotor's tip coming within 12'6" of the car.

I accept Cameron's judgment that the bulldozed area was unsuitable. There were however suitable areas at either end of the outfit cars, each some 300' removed from the foreman's car. Had he chosen to land to the south of one of these areas, in line with the outfit cars, the rotor would have been clear of the main line.

Immediately upon landing, Cameron locked the controls and, leaving the engine idling and rotor turning, got out of the helicopter. Shaw says that as soon as Cameron got out of the helicopter he asked him if he had clearance to land on the track and that Cameron told him that someone must have arranged it. Cameron has no recollection of that conversation. There is no evidence that Shaw identified himself as the man in charge or that Cameron recognized him as the man whose signals he had followed.

Shaw was concerned about the helicopter blocking the main line however his concern did not manifest itself beyond the previously mentioned inquiry. He did not contact the dispatcher. He did not order or even suggest that the helicopter be moved, which could have been done, prior to its engine being shut off, in a matter of seconds. He did not tell the pilot about the lineup. He did not send men down the track to watch for and, if necessary, flag down trains. He did, instead, accompany Cameron and the first-aid man into the foreman's car and then went to the cook-diner car to tell the cook to give the crew its lunch and that he would eat later when the helicopter had gone.

vers l'ouest. La preuve relative au point d'atterrissage précis par rapport aux différentes voies est controversée. Cependant, cela ne semble pas avoir d'importance particulière puisque tout atterrissage au nord des voitures-dortoirs impliquait nécessairement que le cercle décrit par le rotor chevauche complètement la ligne principale. L'endroit indiqué par Cameron ayant été retenu, selon les mesures prises après l'accident, le fuselage de l'hélicoptère se trouvait à environ 50 pieds de la ligne électrique et à quelque 30 pieds de la voiture du contremaître, et l'extrémité du rotor à 12 pieds 6 pouces de la voiture.

J'admets l'opinion de Cameron selon laquelle la zone passée au bulldozer était impraticable. Cependant, il existait des zones utilisables à chaque extrémité des voitures-dortoirs, respectivement à une distance d'environ 300 pieds de la voiture du contremaître. S'il avait choisi d'atterrir au sud de l'une de ces zones, dans le prolongement des voitures-dortoirs, le rotor se serait trouvé en dehors de la ligne principale.

Immédiatement après l'atterrissage, Cameron ferma les manettes de commande, sortit de l'appareil, laissant le moteur au ralenti et le rotor en action. Shaw précisa que, dès que Cameron était sorti de l'hélicoptère, il lui avait demandé s'il était autorisé à atterrir sur la voie et que Cameron lui avait répondu qu'on avait dû y pourvoir. Cameron n'a aucun souvenir de cette conversation. Il n'y a aucune preuve que Shaw se soit présenté comme le responsable ou que Cameron l'ait reconnu comme celui dont il avait suivi les signaux.

Shaw était inquiet de voir l'hélicoptère bloquer la ligne principale. Toutefois, son inquiétude ne se manifesta pas au-delà de la question mentionnée antérieurement. Il ne prit pas contact avec le régulateur. Il n'ordonna pas ni même ne suggéra de déplacer l'hélicoptère ce qui aurait pu être fait en quelques secondes avant l'arrêt du moteur. Il n'a pas mentionné la circulation des trains au pilote. Il n'a envoyé personne sur la voie pour surveiller et, si nécessaire, arrêter les trains en agitant un drapeau. Au lieu de cela, il accompagna Cameron et le secouriste dans la voiture du contremaître, puis se dirigea vers le wagon-restaurant pour demander au cuisinier de servir à l'équipe son repas et

Cameron left the foreman's car, shut off the helicopter's engine, got the stretcher and returned to the foreman's car. The first-aid man and Cameron transferred the foreman from his bed to the stretcher, strapped him in and carried him to the helicopter. The left side of the fuselage was opened, the stretcher was installed and locked in place. The first-aid man re-entered the helicopter and sat in the right rear seat. Cameron returned to the right front seat and, shortly before 11:00 a.m., began going through the starting sequence.

In about two minutes the rotor was engaged and Cameron was about to take off when he felt an impact and the helicopter rolled onto its left side. Meanwhile Shaw, seeing the rotor start, began walking east toward the telephone intending to call the dispatcher when the track was clear. He got to within 40' or 50' of it when he saw the train coming around the curve. He waved his arms and it went past him. He heard a terrific crash, turned and saw the helicopter on its side.

There is evidence as to the actions of the engineer. I do not propose to review it because I am satisfied that he had absolutely no chance to avoid the collision. He had already done everything possible by the time Shaw waved and the train stopped after four power units and eight cars had passed the helicopter. No one was injured and the foreman was removed from the helicopter, placed on the train and taken to Revelstoke apparently none the worse for the delay or the experience.

Having regard to all the circumstances, I think that Cameron's evidence as to the nature of the signal from the ground is to be preferred to Shaw's. Shaw acknowledges his familiarity with the signals usual in such circumstances. The motion he demonstrated does not seem to me to be a natural motion for one to make if he wished to communicate from the ground to an airborne helicopter. There was no useful purpose in his indicating the location of the particu-

lui préciser qu'il mangerait plus tard lorsque l'hélicoptère serait parti.

Cameron quitta la voiture du contremaître, arrêta le moteur de l'hélicoptère, prit le brancard et retourna vers la voiture du contremaître. Le secouriste et Cameron transportèrent le contremaître de son lit au brancard, l'attachèrent avec des courroies et le transportèrent jusqu'à l'hélicoptère. Le côté gauche du fuselage était ouvert, on installa le brancard que l'on bloqua. Le secouriste remonta dans l'hélicoptère et s'assit sur le siège arrière droit. Cameron s'installa sur le siège avant droit et, peu avant 11h, commença les manœuvres de départ.

En deux minutes environ le rotor était en mouvement et Cameron était sur le point de décoller lorsqu'il sentit un choc et l'hélicoptère roula sur son côté gauche. Pendant ce temps, Shaw voyant le rotor en action, commença à marcher vers l'est en direction du téléphone pour appeler le régulateur quand la voie serait dégagée. Il en était à 40 ou 50 pieds lorsqu'il vit le train arriver dans la courbe. Il agita les bras, mais le train le dépassa. Il entendit un fracas épouvantable, se retourna et vit l'hélicoptère sur le côté.

Il existe des preuves quant aux manœuvres effectuées par le mécanicien. Je ne propose pas de les examiner, car je suis convaincu qu'il n'avait absolument aucune chance d'éviter la collision. Il avait déjà fait tout ce qui était possible au moment où Shaw fit des signaux et le train s'arrêta après que quatre locomotives et huit wagons aient déjà dépassé l'hélicoptère. Personne ne fut blessé et le contremaître fut retiré de l'hélicoptère, placé dans le train et emmené à Revelstoke, apparemment pas plus mal en point malgré le retard ou la mésaventure.

Compte tenu de toutes les circonstances, je pense qu'on doit préférer le témoignage de Cameron relatif à la nature du signal au sol à celui de Shaw. Shaw reconnaît qu'il connaissait les signaux ordinaires dans de telles circonstances. Le mouvement qu'il a décrit n'est pas, me semble-t-il, un mouvement naturel pour quelqu'un qui veut communiquer du sol avec un hélicoptère en vol. Il ne lui servait à rien d'indiquer à l'hélicoptère en vol l'emplacement de la

lar outfit car to the airborne helicopter, however he signalled, unless he intended the pilot to act on the information and the only logical inference the pilot could draw from the information was that it was intended to influence his decision where to land. That decision was, of course, entirely Cameron's.

The dispatcher is not a party and was not a witness; however I find it difficult to conceive, given the facts that Brockhouse was using his phone to talk to Shaw and that he transmitted the message to Shaw to stand by for Brockhouse's second call, that he did not know what was going on. Shaw displayed a remarkable indifference in not enquiring what arrangements had been made as a result of his request and Brockhouse displayed a remarkable restraint in not volunteering the information. The idea that the dispatcher was also remarkably disinterested in what was, *per se*, a very interesting event is not believable particularly when that event also should have concerned him from the point of view of his responsibility for the traffic on the subdivision.

The plaintiff was an invitee; however, with respect to the defendants' argument, it does not seem to me that the classic distinctions as to an occupier's liability to those coming on his land are the guiding principles in such a case as this. It is now accepted that where injury occurs to a person lawfully on another's property as a result, not of the condition of that property but rather of an activity being carried on there, the broad principles of *Donoghue v. Stevenson*⁴ apply.

As Denning L.J. put it, in *Slater v. Clay Cross Co. Ltd.*⁵, after pointing out that the distinction in the duty owed an invitee and a licensee had, by then, been reduced to vanishing point:

At any rate, the distinction has no relevance to cases . . . where current operations are being carried out on the land.

⁴ [1932] A.C. 562.

⁵ [1956] 2 Q.B. 264 at 269.

voiture-dortoir en cause, ce qu'il a pourtant signalé, à moins qu'il n'ait voulu que le pilote en tienne compte. La seule déduction logique que le pilote pouvait tirer alors c'est que le but de l'information fournie était d'influer sur sa décision quant au lieu d'atterrissage. Il va de soi que cette décision incombait à Cameron.

Le régulateur n'est ni partie ni témoin; cependant, vu les faits indiquant que Brockhouse utilisait son téléphone pour parler à Shaw, qu'il avait transmis le message à Shaw d'attendre le second appel de Brockhouse, je trouve qu'il est difficile d'imaginer qu'il n'était pas au courant de ce qui se passait. Shaw manifesta une indifférence remarquable en ne s'informant pas des mesures prises à la suite de sa demande et Brockhouse manifesta une discrétion remarquable en ne l'expliquant pas volontairement. Il est incroyable que le régulateur se soit aussi peu intéressé à ce qui constituait, en soi, un événement très intéressant, d'autant que cet événement aurait dû attirer son attention en tant que responsable du trafic dans la subdivision.

La demanderesse était une invitée; cependant, eu égard à l'argumentation des défendeurs, il ne me semble pas que les distinctions traditionnelles concernant la responsabilité d'un occupant envers ceux pénétrant sur son terrain constituent les principes directeurs dans une affaire de ce genre. Il est maintenant reconnu que, lorsqu'une personne légitimement sur la propriété d'une autre subit un préjudice, non pas à cause de l'état de cette propriété, mais plutôt par suite de l'activité exercée dessus, on applique les principes généraux posés par l'arrêt *Donoghue c. Stevenson*⁴.

Comme le lord juge Denning l'a montré dans l'arrêt *Slater c. Clay Cross Co. Ltd.*⁵, après avoir indiqué que la distinction entre l'obligation envers un invité et un visiteur autorisé avait, dès lors, quasiment disparue:

[TRADUCTION] En tout cas, la distinction n'a aucune application dans les affaires . . . où l'on effectue des opérations ordinaires sur le terrain.

⁴ [1932] A.C. 562.

⁵ [1956] 2 Q.B. 264 à 269.

In that case, the plaintiff, a licensee, was injured by the defendant's train as she was walking through a tunnel on the defendant's property and it was held that:

... the Clay Cross Company, in carrying on their operations were under a duty to take reasonable care not to injure anybody lawfully walking upon the railway, and they failed in that duty.⁶

In this instance, two activities were involved, both specialized: the operation of a helicopter and the operation of a railway. Each was being lawfully conducted on the premises and each presents a hazard to one not versed in it. The plaintiff and CP owed each other a duty to exercise reasonable care in the conduct of its particular activity to avoid injury to the other. It is from the breach of that duty that liability flows.

In the absence of evidence that Brockhouse had at any line authority over the dispatcher, I am unable to find that he was negligent although I do find it difficult to believe that the dispatcher was not aware of what was going on. It may be that Brockhouse should have anticipated what in fact occurred and should have instructed Shaw explicitly in what to do and what not to do however the evidence does not support such a finding. Brockhouse knew the pilot had been at the Siding before and that the helicopter could land and take off from there. He was, in my view, entitled to send the helicopter to the Siding and to rely on Shaw to exercise his authority there in a responsible fashion.

Cameron's failure to direct his attention to the existence of the main line and the probability of traffic on it together with his decision to land in a position where the rotor impinged upon the main line were a cause of the accident. If he had not landed there, it would not have occurred. However, that was all anterior to and severable from the immediate cause and, in any event, was not, in view of Shaw's signals, negligent. Cameron had a right, perhaps even an obliga-

⁶ *Ibid.* at 270.

Dans cette affaire, la demanderesse, visiteur autorisé, fut blessé par le train de la défenderesse alors qu'elle marchait sous un tunnel sis sur la propriété de la défenderesse; il fut jugé

a que:

[TRADUCTION] ... la Clay Cross Company, en exploitant son entreprise, avait l'obligation de prendre les précautions propres à éviter qu'une personne marchant licitement à côté de la voie ferrée ne soit pas blessée, mais elle ne s'acquitta pas de son obligation.⁶

b

Dans la présente affaire, deux activités étaient en cause, toutes deux spécialisées: la manœuvre d'un hélicoptère et celle d'un train. Toutes deux étaient autorisées sur les lieux et c'présentaient un risque pour quiconque n'avait pas d'expérience. La demanderesse et le CP avaient l'un envers l'autre l'obligation d'apporter une diligence raisonnable à la conduite de cette activité particulière afin d'éviter de causer d'un préjudice à l'autre. C'est le manquement à cette obligation qui entraîne la responsabilité.

d

En l'absence de preuve selon laquelle Brockhouse avait à ce moment l'autorité sur le régulateur, je ne peux décider qu'il faisait preuve de négligence, bien que j'aie de la peine à croire que le régulateur n'était pas au courant de ce qui se passait. Brockhouse aurait peut-être dû prévoir ce qui est effectivement arrivé et aurait peut-être dû informer explicitement Shaw de ce qu'il fallait faire et ne pas faire, toutefois les éléments de preuve ne permettent pas de fonder une telle conclusion. Brockhouse savait que le pilote était allé à l'embranchement auparavant et que l'hélicoptère pouvait y atterrir et en décoller. Selon moi, il était en droit d'envoyer l'hélicoptère à l'embranchement et de s'en remettre à Shaw pour y exercer ses fonctions de façon responsable.

h

Le fait que Cameron ait omis de se préoccuper de la ligne principale et de l'éventualité du trafic sur cette ligne de même que sa décision d'atterrir à un endroit où le rotor empiétait sur la ligne principale sont une cause de l'accident. S'il n'avait pas atterri à cet endroit, rien ne serait arrivé. Cependant, c'est absolument antérieur et dissociable de la cause immédiate et, de toute façon, vu les signaux de Shaw, on ne peut relever de négligence. Cameron avait le droit,

⁶ *Ibid.* à la p. 270.

tion, to act on Shaw's signals. Had he not done so, he might very well have been negligent provided, of course, that to do so was prudent from the point of view of operating the helicopter. Having acted on Shaw's signals, Cameron had a right to assume that CP's railway operation would be conducted taking into account the presence and operation of the helicopter.

Cameron's interpretation of Shaw's signals and his consequent action were entirely reasonable. His assertion that someone must have cleared his landing on the track follows naturally from his interpretation of the signal from the ground. Cameron was not expert in the operation of a railway. Shaw, on the other hand, should have known that if such clearance had been given, he, as CP's *de facto* man in charge, ought to have been informed of the clearance by the dispatcher. Indeed, Shaw acknowledged that had Brockhouse known the helicopter was going to land on the tracks he would certainly have informed Shaw. Not having been so informed, he should have doubted that Cameron's impression was well founded and required that the helicopter be moved. He should have posted men up and down the line just in case. He should have called the dispatcher. However reluctant Shaw was to accept the responsibility thrust on him by the foreman's disability, he had the responsibility and he knew he had it. He was an experienced railwayman.

Just as it was Cameron's duty to select a safe landing place from the point of view of the operation of the helicopter so it was Shaw's duty to select a safe landing place from the point of view of the operation of the railway. His failure to do that and the ensuing failure to take reasonable steps to alter the operation of the railway so as to render the landing place safe were negligent and the immediate cause of the accident.

I find further that the helicopter was under a contract of charter between the plaintiff and CP and that an implied condition of that contract was that CP would provide a safe landing place for it from the point of view of its railway

peut-être même l'obligation, de se baser sur les signaux de Shaw. S'il ne l'avait pas fait, il aurait très bien pu faire preuve de négligence pourvu que, bien sûr, il eût été prudent de le faire du point de vue de la manœuvre de l'hélicoptère. Ayant tenu compte des signaux de Shaw, Cameron avait le droit de supposer que le trafic des trains du CP serait acheminé compte tenu de la présence et de la manœuvre de l'hélicoptère.

La façon dont Cameron a interprété les signaux de Shaw et ses actions en découlant étaient tout à fait raisonnables. Son affirmation selon laquelle quelqu'un avait dû organiser son atterrissage sur les voies découle naturellement de son interprétation du signal au sol. Cameron n'était pas un spécialiste des manœuvres ferroviaires. Par contre, Shaw aurait dû savoir que, si l'on avait permis l'atterrissage, le régulateur aurait dû l'en informer, à titre de préposé du CP responsable *de facto*. En effet, Shaw reconnut que, si Brockhouse avait su que l'hélicoptère allait atterrir sur les voies, il en aurait informé Shaw à coup sûr. N'ayant pas été avisé, il aurait dû émettre des doutes sur le bien-fondé de l'impression de Cameron et exiger le déplacement de l'hélicoptère. Il aurait dû poster des hommes le long de la ligne au cas où quelque chose se produirait. Il aurait dû appeler le régulateur. Quoique peu disposé à accepter la responsabilité qu'on lui imposait du fait de l'incapacité du contremaître, Shaw était le responsable et il en était conscient. C'était un cheminot expérimenté.

Tout comme il incombait à Cameron de choisir un endroit sûr pour atterrir, du point de vue de la manœuvre de l'hélicoptère, de même, il incombait à Shaw de choisir un endroit sûr pour l'atterrissage du point de vue du trafic ferroviaire. Le fait qu'il ait omis de le faire et qu'il ait omis par la suite de prendre des mesures raisonnables pour modifier l'acheminement des trains de façon à rendre le lieu d'atterrissage sûr, constituent des actes de négligence et la cause immédiate de l'accident.

En outre, je conclus que l'hélicoptère avait fait l'objet d'un contrat de louage entre la demanderesse et le CP et qu'une des conditions implicites de ce contrat obligeait le CP à lui fournir un endroit sûr pour atterrir du point de

operations. Acting through the instrument of its *de facto* employee in charge at the Siding, it did not fulfil that obligation.

The defendants plead *volenti non fit injuria*. In *Lehnert v. Stein*⁷ the Supreme Court of Canada adopted the following statement in *Salmond on Torts*, 13th ed., p. 44:

"The true question in every case is: did the plaintiff give a real consent to the assumption of the risk without compensation; did the consent really absolve the defendant from the duty to take care?"

In this case, it is quite the contrary. The plaintiff assumed, as was its right, that CP would exercise reasonable care in the operation of its railway.

The claim is therefore allowed in full as against CP and Shaw and CP's counterclaim is dismissed. The claim against Brockhouse is dismissed. The plaintiff is entitled to its costs against CP and Shaw. It is my impression that the arrangement among the defendants is such that costs ought not be awarded to Brockhouse, however, he may apply under Rule 344(7) if my impression is erroneous.

vue des manœuvres ferroviaires. Agissant par l'intermédiaire de son employé responsable *de facto* à l'embranchement, il ne s'est pas acquitté de cette obligation.

^a Les défendeurs plaident *volenti non fit injuria*. Dans l'arrêt *Lehnert c. Stein*⁷, la Cour suprême du Canada a adopté la déclaration suivante dans son ouvrage de *Salmond on Torts*, 13^e éd. à la p. 44:

^b [TRADUCTION] «La question fondamentale dans chaque cas est la suivante: Le demandeur a-t-il vraiment consenti à assumer le risque sans indemnité? Ce consentement dégage-t-il vraiment le défendeur de l'obligation de diligence?»

^c Dans cette affaire, c'est tout à fait le contraire. La demanderesse a présumé, comme c'était son droit, que le CP apporterait une diligence raisonnable à la manœuvre ferroviaire.

^d La réclamation est par conséquent entièrement accueillie contre le CP et Shaw et la demande reconventionnelle du CP est rejetée. La réclamation contre Brockhouse est rejetée. La demanderesse a droit à ses dépens contre le CP et Shaw. Selon moi, l'accord entre les défendeurs est tel qu'on ne doit pas accorder de dépens à Brockhouse; toutefois, il peut avoir recours à la Règle 344(7) si mon impression est erronée.

⁷ [1963] S.C.R. 38 at page 43.

⁷ [1963] R.C.S. 38 à la page 43.