

T-775-73

T-775-73

Eberhard Schmitz (Plaintiff)

v.

The Queen (Defendant)

Trial Division, Walsh J.—Montreal, November 25; Ottawa, December 4, 1974.

Crown—Collision of army vehicle with civilian vehicle—Army driver found 80 per cent at fault—Not in performance of his duty—Responsibility of Crown as owner—National Defence Act, R.S.C. 1970, c. N-4, s. 102—Crown Liability Act, R.S.C. 1970, c. C-38, ss. 3, 4—Canada Evidence Act, R.S.C. 1970, c. E-10—Criminal Code, R.S.C. 1970, c. C-34, ss. 283, 295—Highway Code, R.S.Q. 1964, c. 231, s. 46—Highway Victims Indemnity Act, R.S.Q. 1964, c. 232, s. 3(b)—Quebec Civil Code, art. 1054.

Following a collision between the plaintiff's van and a staff car belonging to the Department of National Defence and in use at the army base, Longue Pointe, P.Q., the plaintiff sued the Crown for negligence and his damages were admitted at \$1,000. The Crown denied negligence and also its liability as owner, on the ground that the driver had obtained possession of the vehicle by theft or that he was acting outside the scope of his duties. Evidence of the driver's conviction under section 102 of the *National Defence Act* for driving the vehicle without authority was rejected at the trial as inadmissible. Other evidence indicated that the driver (who was absent from the trial) was using the car for entertainment, for which purpose use of the vehicle could not have been permitted. He either had papers permitting him to take it from the base for some permitted use, with which he failed to comply; or the negligence of those in control at the base allowed him to take the vehicle without papers indicating a permitted use.

Held, allowing the action, in part, the collision was caused by the failure of the drivers concerned to drive their vehicles through an intersection in accordance with section 46 of the Quebec *Highway Code*. The Crown's driver was 80 per cent at fault and the plaintiff was 20 per cent at fault. An action lay against the driver of the Crown under section 4(3) of the *Crown Liability Act*, and the Crown was liable, under section 3(2) of the Act, as if it were "a private person of full age and capacity". Under section 3(b) of the Quebec *Highway Victims Indemnity Act*, the owner was liable, unless he proved that at the time of the accident, the vehicle was being driven by a third person who obtained possession of it by theft. The Crown had failed to prove "theft" within the rule laid down by the Quebec Court of Appeal, equating "theft" with the offence defined in section 283 of the *Criminal Code*. Even if the action was to have been tried

Eberhard Schmitz (Demandeur)

c.

^a La Reine (Défenderesse)

Division de première instance, le juge Walsh—Montréal, le 25 novembre, Ottawa, le 4 décembre 1974.

b *Couronne—Collision entre un véhicule de l'armée et un véhicule privé—Conducteur de l'armée responsable à 80%—N'agissait pas dans l'exécution de ses fonctions—Responsabilité de la Couronne à titre de propriétaire—Loi sur la défense nationale, S.R.C. 1970, c. N-4, art. 102—Loi sur la responsabilité de la Couronne, S.R.C. 1970, c. C-38, art. 3, 4—Loi de la preuve au Canada, S.R.C. 1970, c. E-10—Code criminel, S.R.C. 1970, c. C-34, art. 283, 295—Code de la route, S.R.Q. 1964, c. 231, art. 46—Loi d'indemnisation des victimes d'accidents d'automobile, S.R.Q. 1964, c. 232, art. 3b)—Code civil de la province de Québec, art. 1054.*

d Suite à une collision survenue entre la fourgonnette du demandeur et une voiture d'état-major appartenant au ministère de la Défense nationale et à l'usage de la base militaire de Longue Pointe, (P.Q.), le demandeur poursuivit la Couronne pour négligence et les dommages qu'il subit furent évalués, sur consentement des parties, à \$1,000. La Couronne repoussa l'accusation de négligence et nia en outre sa responsabilité à titre de propriétaire, aux motifs que le conducteur avait obtenu possession du véhicule par vol ou qu'il n'avait pas agi dans l'exécution de ses fonctions. A l'audience, la preuve de la condamnation du conducteur sous le régime de l'article 102 de la *Loi sur la défense nationale* pour conduite d'un véhicule sans autorisation jugée irrecevable, fut rejetée. Il fut par ailleurs démontré que le conducteur (qui n'assistait pas au procès) avait utilisé la voiture à des fins personnelles, ce qui ne pouvait avoir été autorisé. Ou bien il avait en sa possession des documents qui lui permettaient d'utiliser le véhicule hors de la base à une fin autorisée qu'il n'a pas respectée; ou bien la négligence des responsables de la base lui permit de sortir le véhicule sans les documents faisant foi d'une utilisation autorisée.

h *Arrêt*: l'action est accueillie en partie; la collision est imputable au fait que les conducteurs en question se sont engagés dans l'intersection sans se conformer à l'article 46 du *Code de la route du Québec*. La part de responsabilité du conducteur à la Couronne est fixée à 80% et celle du demandeur à 20%. Il est permis d'intenter un recours contre le conducteur de la Couronne en vertu de l'article 4(3) de la *Loi sur la responsabilité de la Couronne*, et la Couronne est responsable en vertu de l'article 3(2) de la Loi, au même titre qu'un particulier majeur et capable. En vertu de l'article 3b) de la *Loi de l'indemnisation des victimes d'accidents d'automobile du Québec*, le propriétaire est responsable, à moins qu'il ne prouve qu'au moment de l'accident, le conducteur du véhicule en avait obtenu possession par vol. La Couronne n'a pas réussi à prouver de «vol» suivant la règle énoncée par la Cour d'appel du Québec qui assimilaient

under the laws of a province permitting the defendant owner to allege a taking without consent, as in section 295 of the *Criminal Code*, it was doubtful if the defendant in this instance had met the requirement of proving absence of negligence in connection with the driver's taking possession of the vehicle. The plaintiff was entitled to 80 per cent of his damages which was \$800.

Martel v. LaForest, es-qualité and Highway Victims Indemnity Fund (Que. C.A., No. 13,569, December 13, 1973) agreed with.

ACTION.

COUNSEL:

B. Kravitz for plaintiff.
Y. Brisson for defendant.

SOLICITORS:

Kravitz & Kravitz, Montreal, for plaintiff.
Deputy Attorney General of Canada for defendant.

The following are the reasons for judgment delivered in English by:

WALSH J: Plaintiff claims from defendant the sum of \$1,001.05 representing damages caused to his vehicle and loss of use of same during repairs as a result of an accident which took place in the City of Montreal on or about September 22, 1971 at about 12.20 a.m. when plaintiff's Econoline van, driven by him, proceeding from south to north came into collision at the intersection of Park Avenue and Sherbrooke Street with a vehicle being a staff car belonging to the Department of National Defence and driven by one Miles Kirkwood, which was proceeding from west to east along Sherbrooke Street. Plaintiff claims that defendant's vehicle had illegally and negligently entered the intersection while the traffic lights were red against it and green in favour of plaintiff, that it was proceeding at an illegal, dangerous and excessive rate of speed, and that the driver thereof admitted his fault and liability following the accident.

le «vol» à l'infraction définie à l'article 283 du *Code criminel*. Même si l'action avait été intentée en vertu des lois d'une province autorisant le défendeur propriétaire à invoquer une prise de possession sans consentement, comme le prévoit l'article 295 du *Code criminel*, il est douteux que la défenderesse en l'espèce ait satisfait l'obligation de prouver l'absence de négligence, eu égard à la prise de possession du véhicule par le conducteur. Le demandeur a droit de recouvrer 80% de ses dommages, soit \$800.

Arrêt suivi: *Martel c. LaForest, es-qualité et Le fonds d'indemnisation des victimes d'accidents d'automobiles* (Décision de la Cour d'appel du Québec, n° 13,569, rendue le 13 décembre 1973).

ACTION.

AVOCATS:

B. Kravitz pour le demandeur.
Y. Brisson pour la défenderesse.

PROCUREURS:

Kravitz & Kravitz, Montréal, pour le demandeur.
Le sous-procureur général du Canada pour la défenderesse.

Ce qui suit est la version française des motifs du jugement prononcés par

LE JUGE WALSH: Le demandeur réclame de la défenderesse la somme de \$1,001.05 représentant les dommages causés à son véhicule et la perte d'usage du véhicule pendant qu'il subissait des réparations, suite à un accident survenu à Montréal le 22 septembre 1971 ou aux environs de cette date vers minuit vingt; le demandeur conduisait alors sa fourgonnette Econoline qui circulait du sud vers le nord, lorsqu'à l'angle de l'avenue Du Parc et de la rue Sherbrooke, elle entra en collision avec une voiture d'état-major, appartenant au ministère de la Défense nationale et conduite par un certain Miles Kirkwood, qui circulait de l'ouest vers l'est sur la rue Sherbrooke. Le demandeur prétend que le véhicule de la défenderesse s'est engagé dans l'intersection de façon illégale et négligente alors qu'il faisait face à un feu rouge et que lui-même bénéficiait d'un feu vert; que ce véhicule circulait à une vitesse illégale, dangereuse et excessive; et que le conducteur dudit véhicule a admis sa faute et sa responsabilité après l'accident.

Defendant pleads that its vehicle was hit by the vehicle owned and operated by plaintiff, that at the time of the accident its vehicle was being driven by Miles Kirkwood who obtained possession of it by theft, that he was not acting in the performance of his duties, and that he was summarily tried on a charge under section 102 of the *National Defence Act*¹ and found guilty, so that defendant is not liable to plaintiff for the damages sustained.

Initially defendant had also brought a cross-demand claiming damages in the amount of \$959 to its vehicle but later discontinued this counter-claim with plaintiff's consent. As explained by counsel during argument, defendant has, in fact, instituted other proceedings in this Court against the said Miles Kirkwood and plaintiff claiming these damages and the discontinuance of the counter-claim was merely to avoid duplication, which said discontinuance is not to be construed as an admission that the driver of its vehicle was at fault, causing the accident. The parties are agreed that the amount of plaintiff's damages is correctly stated at \$1,001.05.

With respect to the facts, plaintiff testified that on the night in question after passing the intersection of deMaisonneuve Boulevard with Park Avenue, which is one block south of Sherbrooke Street, he saw that the Sherbrooke Street traffic light was red against him so he proceeded slowly up the hill, shifting into second gear. When he was about halfway up the hill, the light turned green for him and he entered the intersection. Suddenly he saw a vehicle coming from his left and although he applied his brakes a collision occurred. His vehicle was thrown three or four feet to the right and the other vehicle came to a stop on Sherbrooke Street beyond the intersection. He was not going more than 15 mph at the time of impact. Following same, he heard the driver of the other vehicle say to the policeman who was

La défenderesse allègue que son véhicule fut heurté par le véhicule appartenant au demandeur et conduit par ce dernier, qu'au moment de l'accident, son véhicule était conduit par Miles Kirkwood qui en avait obtenu la possession par vol, que celui-ci n'agissait pas dans l'exécution de ses fonctions et qu'il a subi un procès par voie sommaire sous une accusation portée en vertu de l'article 102 de la *Loi sur la défense nationale*¹ et a été déclaré coupable, de sorte que la défenderesse n'est pas responsable des dommages subis par le demandeur.

Au début, la défenderesse avait également déposé une demande reconventionnelle réclamant une somme de \$959 pour dommages causés à son véhicule, mais elle s'est plus tard désistée de cette demande reconventionnelle avec le consentement du demandeur. Ainsi que l'a expliqué l'avocat au cours des débats, la défenderesse a, en fait, intenté contre ledit Miles Kirkwood et contre le demandeur d'autres procédures devant cette cour en réclamation de ce montant et le désistement de la demande reconventionnelle avait simplement pour but d'éviter un double emploi, ce désistement ne devant pas être interprété comme une admission de la responsabilité du conducteur de son véhicule. Les parties ont reconnu que le montant des dommages subis par le demandeur est bien de \$1001.05.

Quant aux faits, le demandeur déclare que le soir en question, après avoir franchi l'intersection du boulevard de Maisonneuve et de l'avenue Du Parc, la première intersection au sud de la rue Sherbrooke, il constata que le feu de circulation qui lui faisait face sur la rue Sherbrooke était au rouge de sorte qu'il gravit lentement la côte, rétrogradant en seconde vitesse. Rendu à peu près à mi-chemin dans la côte, le feu passa au vert et il s'engagea dans l'intersection. Il aperçu soudain un véhicule qui venait du côté gauche et bien qu'il appliquât les freins, il y eut collision. Son véhicule fut projeté à trois ou quatre pieds vers la droite et l'autre véhicule s'arrêta sur la rue Sherbrooke au-delà de l'intersection. Il n'allait pas à plus de 15 milles à l'heure au moment de l'impact. Après la collision, il entendit le conducteur de l'autre véhi-

¹ R.S.C. 1970, c. N-4.

¹ R.C.S. 1970, c. N-4.

called that he was from Ontario and had continued across the intersection on the amber light as he understood this was the custom in Quebec. The plaintiff insisted that the light had been green for him for three or four seconds before the collision which took place perhaps 8 feet into the intersection with Sherbrooke Street. He was in the middle lane proceeding up Park Avenue. Photographs of the two vehicles were produced by consent which showed that the damages to the Crown's vehicle are all on the right side, starting at about the middle of the car, while it is the left front portion of plaintiff's car which is damaged. The plaintiff insisted that he did not commence accelerating because of the hill when the light went green for him and that he was intending to go straight through the intersection and was watching the lights ahead and not the amber light beside him for the east-west traffic on Sherbrooke Street.

Constable Jacques Dubé, who was called, gave details of the accident giving the driver of defendant's vehicle as Miles Kirkwood from the Longue Pointe Army Base in the east end of Montreal. In his opinion on the report he stated that the accident was caused by Kirkwood driving on the yellow light and he believes that this is what Kirkwood told him although he cannot now be sure of this. Plaintiff's vehicle was registered in the name of S. & W. Die Company. Plaintiff, then recalled, stated that this was a sole proprietorship which he had registered in 1971.

A witness, Nicholas Skafidas, stated that he had seen the accident. He had just come out of a restaurant on the west side of Park Avenue, which he indicated on a plan as being north of Sherbrooke Street although he had testified that it was to the south. He heard the collision and saw the two cars skidding and immediately looked at the light on Sherbrooke Street which he saw to be red to stop Sherbrooke traffic. He gave his card to plaintiff. He has had some business dealings with plaintiff from time to

cule dire à l'agent de police qui avait été appelé sur les lieux, qu'il était originaire de l'Ontario et qu'il avait franchi l'intersection sur le feu jaune, comme c'était l'usage au Québec, croyait-il. Le demandeur maintient que le feu devant lui était passé au vert trois ou quatre secondes avant la collision qui survint à huit pieds peut-être à l'intérieur de l'intersection de la rue Sherbrooke. Il se trouvait dans la voie centrale et remontait l'avenue Du Parc. Les parties ont produit de consentement des photographies des deux véhicules, montrant que tous les dommages causés au véhicule de la Couronne se trouvent du côté droit, partant du milieu de la voiture environ, et que, par contre, c'est la partie avant gauche du véhicule du demandeur qui est endommagée. Le demandeur maintient qu'en raison de la pente, il ne commença pas à accélérer lorsque le feu passa au vert, qu'il voulait franchir directement l'intersection et qu'il surveillait les feux à l'avant mais non le feu jaune latéral réglementant la circulation est-ouest sur la rue Sherbrooke.

Le constable Jacques Dubé, qui fut appelé sur les lieux, a fourni des précisions sur l'accident, identifiant le conducteur du véhicule de la défenderesse comme étant Miles Kirkwood de la base militaire de Longue Pointe située à l'extrémité est de Montréal. A la lumière du rapport, il déclare qu'à son avis, l'accident fut causé par Kirkwood qui s'était engagé sur le feu jaune et, croit-il, c'est ce que Kirkwood lui affirma, bien qu'il ne puisse en être sûr maintenant. Le véhicule du demandeur était enregistré au nom de la S. & W. Die Company. Cité à nouveau, le demandeur a déclaré qu'il s'agissait d'une entreprise unipersonnelle qu'il avait enregistrée en 1971.

L'un des témoins, Nicholas Skafidas, déclare qu'il a vu l'accident. Il sortait tout juste d'un restaurant situé du côté ouest de l'avenue Du Parc qu'il situa, sur un croquis, au nord de la rue Sherbrooke bien qu'il eût déclaré qu'il se trouvait au sud. Il entendit la collision et vit les deux voitures déraiper et porta immédiatement son regard sur le feu de circulation de la rue Sherbrooke; il constata qu'il était au rouge pour immobiliser la circulation sur la rue Sherbrooke. Il remit sa carte au demandeur. Il avait, à l'occa-

time. He was about to cross Park Avenue at the time of the accident so he only had to look to the right when he heard the collision.

Defendant's counsel stated that he had been unable to locate Miles Kirkwood, the driver of the army vehicle. He called as a witness Donald Gozzola, an army cook, who testified that he was in the car with Miles Kirkwood and Jack Fudge at the time of the accident. He was sitting on the right-hand side of the front seat with Fudge in the centre and Kirkwood driving. He saw the light ahead of them on Sherbrooke Street, which was green, turn to orange and the next thing he recalled was the collision which knocked him out temporarily. He did not know Kirkwood personally but he and Fudge had been sitting in the canteen in the Longue Pointe barracks around 8 or 9 p.m. in the preceding evening when he mentioned that he had never seen a professional baseball game. Kirkwood had offered to drive them to see the Expos play. He is very confused as to what happened thereafter. Apparently, they made the rounds of several drinking places in Montreal although he stated that they had not had a great deal to drink. He is not familiar with Montreal and did not know just where they had gone but they had been driving steadily for about half an hour before the accident and were heading back to the barracks at the time as they had to leave there at 5 a.m. the next morning to return to Petawawa. He does not know if it was raining or not, or if their speed had been reduced before entering the intersection. He stated that it was only after the accident that he found out that it was a staff car.

Joseph Rousseau, dispatcher from Longue Pointe barracks was called and explained the system. If a member of the armed forces wishes to take out a vehicle he has to ask the dispatcher who releases the vehicle to be used for the function indicated. The use has to be a permitted one, however. Forms have to be completed and the driver has to carry his work sheet with him. No work order was ever located for Miles Kirkwood for September 21, 1971. The keys are always left in the ignition of the cars but there is control at the base gates where the

sion, traité avec lui. Il s'apprêtait à traverser l'avenue Du Parc au moment de l'accident de sorte qu'il n'eut qu'à regarder à sa droite lorsqu'il entendit la collision.

^a L'avocat de la défenderesse a déclaré qu'il avait été incapable de retracer Miles Kirkwood, le conducteur du véhicule de l'armée. Il a cité comme témoin Donald Gozzola, un cuisinier de l'armée. Il a déclaré qu'au moment de l'accident il se trouvait dans la voiture avec Miles Kirkwood et Jack Fudge. Il était assis du côté droit de la banquette avant, Fudge étant au centre et Kirkwood au volant. Il vit le feu devant eux sur la rue Sherbrooke passer du vert au jaune et il ne se souvint ensuite que de la collision qui l'assomma temporairement. Il ne connaissait pas Kirkwood personnellement mais, le soir précédent, vers 20h ou 21h, Fudge et lui avaient pris place dans la cantine des casernes de Longue Pointe lorsqu'il mentionna qu'il n'avait jamais assisté à une partie de baseball professionnel. Kirkwood offrit de les conduire à un match des Expos. Il ne se rappelle pas très bien ce qui survint par la suite. Ils firent, semble-t-il, la tournée de plusieurs bars de Montréal; il déclare toutefois qu'ils consommèrent peu de boisson. Il ne connaît pas très bien Montréal et ne sait pas exactement où ils sont allés, mais ils circulaient sans arrêt depuis une demi-heure lorsque survint l'accident; ils revenaient aux casernes à ce moment-là, car ils devaient partir à 5h le lendemain matin pour retourner à Petawawa. Il ignore s'il pleuvait ou non, ou s'ils avaient réduit leur vitesse avant de s'engager dans l'intersection. Ce n'est qu'après l'accident, dit-il, qu'il réalisa que c'était une voiture d'état-major.

^b Joseph Rousseau, répartiteur aux casernes de Longue Pointe, a comparu et expliqué le contrôle des véhicules. Si un membre des forces armées désire utiliser un véhicule, il doit s'adresser au répartiteur; celui-ci laisse sortir le véhicule qui doit être utilisé pour une fin donnée. Il doit toutefois s'agir d'une utilisation autorisée. Le conducteur doit remplir des formules et apporter sa feuille de route avec lui. On n'a retracé aucun ordre de travail daté du 21 septembre 1971 qui soit destiné à Miles Kirkwood. Les clés sont toujours laissées dans le

papers of the driver are supposed to be checked. The garage doors are also kept locked and supposed to be opened only if the driver has the proper papers. The car in question had been assigned to H.M.C.S. *Fraser* which was in port but he does not know if Kirkwood was the authorized driver of it or not.

Captain Gordon Duncan, an officer in the armed forces in Ottawa, testified that he has access to National Defence files and had examined the file of Miles Kirkwood and ascertained that he was charged under section 102 of the *National Defence Act* on September 23, 1971 and pleaded guilty, being fined \$150 and given a 30 day stoppage of leave. He was released from the armed forces in November 1971 and they have tried to locate him since for the trial through the R.C.M.P. but have failed. He never filed any redress of grievance. The said section 102 reads as follows:

102. Every person who

(a) uses a vehicle of the Canadian Forces for an unauthorized purpose;

(b) without authority uses a vehicle of the Canadian Forces for any purpose; or

(c) uses a vehicle of the Canadian Forces contrary to any regulation, order or instruction;

is guilty of an offence and on conviction is liable to imprisonment for less than two years or to less punishment.

This evidence was objected to by counsel for plaintiff on the ground that the file is not a court record and that reference to the information in it constitutes hearsay. The objection was taken under advisement. Certainly, in criminal proceedings, it would not be permissible to establish an accused's criminal record merely by the evidence of someone from the records department who has seen it without the production of a certified copy of same and establishing the identity of the accused as the person whose record is being produced. We are not dealing with criminal proceedings here, however, but with a civil case and, furthermore, with military procedure with respect to the evidence sought to be introduced. Kirkwood was not tried by a

contact des voitures mais il y a un contrôle aux entrées de la base où l'on est censé vérifier les documents du conducteur. De plus, les portes de garage sont toujours fermées à clé et ne sont censées être ouvertes que si le conducteur a en sa possession les documents voulus. La voiture en question avait été affectée au service du H.M.C.S. *Fraser* qui se trouvait au port, mais il ignore si Kirkwood en était le conducteur autorisé ou non.

Le capitaine Gordon Duncan, officier des forces armées à Ottawa, déclare qu'il a accès aux dossiers de la Défense nationale et qu'il a étudié le dossier de Miles Kirkwood; il précise que, le 23 septembre 1971, Kirkwood fut inculpé en vertu de l'article 102 de la *Loi sur la défense nationale* et plaida coupable; il fut condamné à une amende de \$150 et à 30 jours de suppression de permission. Il a obtenu son congé des forces armées en novembre 1971 et depuis lors, elles ont tenté, par l'intermédiaire de la G.R.C., de le retracer en vue du procès mais sans succès. Il n'a jamais déposé de demande de redressement. Ledit article 102 se lit comme suit:

102. Quiconque,

a) se sert d'un véhicule des Forces canadiennes à des fins non autorisées;

b) se sert, sans autorisation, d'un véhicule des Forces canadiennes à une fin quelconque; ou

c) se sert d'un véhicule des Forces canadiennes d'une façon contraire aux règlements, ordres ou instructions;

est coupable d'une infraction et encourt, sur déclaration de culpabilité, un emprisonnement de moins de deux ans ou une moindre peine.

L'avocat du demandeur s'est objecté à cette preuve au motif que le dossier n'est pas une pièce d'archives judiciaires et que le renvoi aux renseignements qu'il contient constitue un ouï-dire. L'objection fut prise sous réserve. Il est bien sûr que dans des procédures criminelles, il ne serait pas permis d'établir le casier judiciaire d'un accusé par le simple témoignage d'un employé du greffe qui a vu le dossier sans qu'il n'en dépose une copie authentique et n'établisse l'identité de l'accusé comme étant la personne dont on produit le dossier. Cependant, il ne s'agit pas ici de procédures criminelles, mais d'une affaire civile et, en outre d'une procédure d'ordre militaire concernant la preuve que l'on cherche à faire accepter. Kirkwood ne fut pas

court in the normal sense, involving a charge, conviction and sentence, copies of which could be certified and produced as a court record, but may merely have been brought before his commanding officer, and in view of his plea of guilty the matter did not proceed any further but was recorded in his military record. Defendant's attempt to prove that Kirkwood was on the night in question using the vehicle for an unauthorized purpose, or without authority, and contrary to any regulation or order or instruction and that he had pleaded guilty to this by calling Captain Duncan who had access to his military records, had examined them and testified that this was the case, is not acceptable proof. His evidence should have been accompanied by a certified extract from the portion of his record dealing with this conviction in order to make it admissible in evidence under the provisions of the *Canada Evidence Act*. The objection to this proof is therefore sustained.

This does not mean, however, that the Court cannot conclude, on the basis of other evidence, that Kirkwood was in fact not using the vehicle for authorized purposes or with proper authority on the night in question. It is evident from the testimony from Gozzola that he and his companions, including Kirkwood, had been making a round of local drinking establishments in the staff car on the night in question. They had allegedly left the barracks at 8 or 9 p.m. to attend an Expos baseball game but were certainly not on their way there after midnight. It is also clear from the evidence of Mr. Rousseau that military vehicles can only be released for permitted uses and that proper documentation has to be provided. It is evident that the use being made of the staff car in question would not have been a permitted use and that Kirkwood, therefore, either had papers permitting him to take it from the base for some permitted use, which he did not comply with, or what is more likely, that due to negligence of other persons supposed to exercise control at the base, he was permitted to take it out without proper papers indicating a permitted use. I have no difficulty in concluding, therefore, that he

traduit en justice suivant le processus ordinaire qui comporte une accusation, une déclaration de culpabilité et une sentence dont les copies authentiques seraient déposées à titre de pièces d'archives judiciaires; il est possible qu'il ait simplement été traduit devant son commandant et, vu son plaidoyer de culpabilité, que l'affaire ne soit pas allée plus loin et ait été inscrite dans son dossier militaire. Pour essayer de démontrer que, le soir en question, Kirkwood utilisait le véhicule à des fins non autorisées, ou sans autorisation, et en violation de tous règlements, ordres, ou directives et qu'il a plaidé coupable à cette accusation, la défenderesse fait appel au capitaine Duncan qui, ayant accès à son dossier militaire et l'ayant examiné, affirme que c'est bien ce qui s'est produit; cette preuve est irrecevable. Pour être admissible en preuve en vertu des dispositions de la *Loi de la preuve au Canada*, son témoignage aurait dû être corroboré par une copie authentique de la partie de son dossier afférente à cette déclaration de culpabilité. L'objection soulevée contre cette preuve est donc maintenue.

Cela ne signifie pas, cependant, que la Cour ne peut pas conclure, à la lumière d'autres éléments de preuve, qu'en fait, le soir en question, Kirkwood n'utilisait pas le véhicule à des fins autorisées ou sans une autorisation valable. Suivant la déposition de Gozzola, il est manifeste que le soir en question, lui et ses compagnons, y compris Kirkwood, avaient fait dans la voiture d'état-major une tournée des bars de l'endroit. Ils avaient prétendument quitté les casernes vers 20h ou 21h pour assister à une partie de baseball des Expos, mais ils n'allaient sûrement pas dans cette direction après minuit. Le témoignage de Rousseau montre en outre clairement que les véhicules militaires ne peuvent être utilisés qu'à des fins autorisées et sur présentation de documents appropriés. Il est manifeste qu'une telle utilisation de la voiture d'état-major en question n'aurait pas été autorisée et que par conséquent, Kirkwood, avait en sa possession des documents qui lui permettaient d'utiliser le véhicule hors de la base à une fin autorisée qu'il n'a pas respectée ou, ce qui est plus probable, qu'en raison de la négligence d'autres personnes censées exercer un contrôle à la base, on lui a permis de sortir le véhicule sans documents

was not acting in the performance of his duty at the time of the accident.

Certain sections of the *Crown Liability Act*² should be referred to. Section 3(1)(a) reads as follows:

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,

Section 3(2) states:

3. (2) The Crown is liable for the damage sustained by any person by reason of a motor vehicle, owned by the Crown, upon a highway, for which the Crown would be liable if it were a private person of full age and capacity.

Section 4(2) and (3) read as follows:

4. (2) No proceedings lie against the Crown by virtue of paragraph 3(1)(a) in respect of any act or omission of a servant of the Crown unless the act or omission would apart from the provisions of this Act have given rise to a cause of action in tort against that servant or his personal representative.

(3) No proceedings lie against the Crown by virtue of subsection 3(2) in respect of damage sustained by any person by reason of a motor vehicle upon a highway unless the driver of the motor vehicle or his personal representative is liable for the damage so sustained.

It is necessary therefore to first establish whether on the facts of this case an action would lie against the driver Miles Kirkwood.

It is evident that defendant's vehicle was proceeding through the intersection on the yellow, if not on the red. Section 46(b) of the *Quebec Highway Code*³ reads as follows:

46. At places where signal-lights are installed, drivers of vehicles must

(b) when faced by an amber light, stop before the intersection unless already engaged therein or so close to it that it would be impossible to do so without danger;

There was nothing in the evidence to indicate that defendant's vehicle was so close to the intersection when the light went amber that it would be impossible to stop before entering the

appropriés faisant foi d'une utilisation autorisée. Je n'ai donc aucune peine à conclure, qu'au moment de l'accident, il n'agissait pas dans l'exécution de ses fonctions.

^a Il faudrait citer certains articles de la *Loi sur la responsabilité de la Couronne*². L'article 3(1)a) se lit comme suit:

3. (1) La Couronne est responsable des dommages dont elle serait responsable, si elle était un particulier majeur et capable,

a) à l'égard d'un délit civil commis par un préposé de la Couronne,

L'article 3(2) décrète:

^c 3. (2) La Couronne est responsable des dommages que cause un véhicule automobile qui lui appartient, sur un chemin public, et dont elle serait responsable si elle était un particulier majeur et capable.

^d L'article 4(2) et (3) se lit comme suit:

4. (2) On ne peut exercer de recours contre la Couronne, en vertu de l'alinéa 3(1)a), à l'égard d'un acte ou d'une omission d'un préposé de la Couronne, sauf si, indépendamment de la présente loi, l'acte ou l'omission eût donné ouverture à une poursuite en responsabilité délictuelle contre ce préposé ou sa succession.

^e (3) On ne peut exercer de recours contre la Couronne en vertu du paragraphe 3(2), à l'égard de dommages causés par un véhicule automobile sur un chemin public, sauf si le conducteur de ce véhicule ou sa succession est responsable de ces dommages.

^f Il faut donc en premier lieu déterminer si, compte tenu des faits en l'espèce, on peut exercer un recours contre le conducteur Miles Kirkwood.

^g Il est manifeste que le véhicule de la défenderesse traversait l'intersection sur un feu jaune, sinon sur un feu rouge. L'article 46b) du *Code de la route du Québec*³ se lit comme suit:

^h 46. Aux lieux où des signaux lumineux sont installés les conducteurs de véhicules doivent

b) en face du feu jaune, arrêter avant la croisée à moins qu'ils n'y soient engagés ou en soient si près qu'il leur serait impossible de le faire sans danger;

ⁱ Rien dans la preuve n'indique que le véhicule de la défenderesse était si près de l'intersection, lorsque le feu passa au jaune, qu'il lui était impossible de s'arrêter sans danger avant de s'y

² R.S.C. 1970, c. C-38.

³ R.S.Q. 1964, c. 231.

² S.R.C. 1970, c. C-38.

³ S.R.Q. 1964, c. 231.

intersection without danger. The witness Gozzola, although apparently a very frank and honest witness, had at best a hazy recollection of the events on the evening of the accident and merely stated that he saw that the light ahead of them was green, then orange, then the collision took place. He did not state, and I am satisfied that he was not able to do so with any accuracy, whether the light was still green when they entered the intersection or whether it was already amber when they became too close to it to stop without danger. Neither is there any satisfactory evidence as to the speed of the vehicle.

The witness Skafidas, also an honest but somewhat confused witness, possibly due to language difficulties, saw that the light for traffic proceeding along Sherbrooke Street was red but this was only after the collision. He first heard the collision and instinctively turned his head toward it and noted the colour of the traffic light, and I am satisfied that his attention would first have been directed to the skidding cars before he would look at the lights so that there would be a brief interval between the moment of impact and the time he saw that the light was red. This evidence, therefore, is not very conclusive in establishing whether it had in fact already turned red before the impact.

Finally, we have the evidence of plaintiff who stated very categorically that as the light was against him as he came up the hill he approached the intersection slowly in second gear and only entered it when it turned to green, adding that it had been green for three or four seconds before the collision. If the light was green for him it would, of course, by this time have been red for defendant's vehicle.

While there can be no doubt with respect to the fault of Kirkwood, the driver of defendant's vehicle, the photographs indicating the location and nature of the damages to the two vehicles and the nature of the terrain at the intersection give rise to some doubt as to whether there may not have been some contributory negligence on the part of plaintiff. He was proceeding up an exceptionally steep hill in second gear, going

engager. Tout en étant, semble-t-il, un témoin très sincère et très honnête, le témoin Gozzola a tout au plus un vague souvenir des événements du soir de l'accident et il déclare simplement avoir vu que le feu devant eux était au vert, puis au jaune, et c'est alors que la collision survint. Il n'a pas dit, et je suis convaincu qu'il était incapable de le faire de façon précise, si le feu était encore au vert lorsqu'ils se sont engagés dans l'intersection ou s'il est passé au jaune alors qu'ils en étaient trop près pour pouvoir s'arrêter sans danger. Il n'y a également aucune preuve satisfaisante de la vitesse du véhicule.

Le témoin Skafidas, également honnête mais quelque peu embrouillé, peut-être en raison de difficultés de langue, vit, mais seulement après la collision, que le feu réglementant la circulation de la rue Sherbrooke était au rouge. Il entendit tout d'abord la collision et, instinctivement il tourna la tête dans cette direction et remarqua la couleur du feu de circulation; je suis convaincu que son attention se serait d'abord dirigée vers les voitures qui dérapaient avant que son regard ne se porte sur les feux, de sorte qu'il y aurait un bref intervalle entre le moment de l'impact et le moment où il vit que le feu était au rouge. Ce témoignage n'établit donc pas de façon très concluante si effectivement le feu était déjà passé au rouge avant l'impact.

Il y a enfin le témoignage du demandeur qui déclare d'une façon très catégorique que, le feu étant au rouge lorsqu'il gravit la côte, il s'approcha de l'intersection lentement, en seconde vitesse, et ne s'y engagea que lorsque le feu passa au vert; il ajoute que le feu était au vert depuis trois ou quatre secondes avant que ne survienne la collision. Si le feu devant lui était au vert, le véhicule de la défenderesse aurait alors, bien sûr, fait face à un feu rouge.

Bien que la faute de Kirkwood, le conducteur du véhicule de la défenderesse, ne puisse faire de doute, les photographies montrant l'endroit et la nature des dommages causés aux deux véhicules et l'état des lieux soulèvent quelque doute quant à savoir s'il n'y a pas eu une certaine négligence contributive de la part du demandeur. Il gravissait en seconde vitesse une côte exceptionnellement abrupte, circulant len-

slowly because the red light was against him and waiting for it to change in order to enter the intersection. Under these conditions he should have been able to bring it to a dead stop almost instantly without moving more than a very few feet upon becoming aware of defendant's vehicle. It is normal, although perhaps reprehensible, for the driver of a car which is still in motion when approaching an intersection, and waiting for the light to turn green to enter it, to look to the right toward the amber light warning traffic proceeding along the intersecting street that it is about to be stopped by a red light. A driver under such circumstances is not making a start into the intersection from a stopped position but is already in motion and can enter the intersection the very instant the light turns green for him, if in fact he does not enter it slightly in advance. Furthermore, he is relying entirely on the light and not looking to his left to see if a fast moving car is approaching along the intersecting street and giving no indication of stopping when the light turns amber or red against it. While there is a building on the southwest corner of the intersection of Sherbrooke and Park, this would not have obstructed plaintiff's view of the approaching vehicle had he been looking in that direction. The photographs indicate clearly that defendant's vehicle was struck toward the middle portion of its right-hand side by the left front portion of plaintiff's vehicle. At the time of the impact defendant's vehicle was more than half-way if not actually two-thirds way across the intersection and plaintiff's vehicle, when it struck defendant's, was about eight feet into the intersection. Even accepting plaintiff's version that the light was green for him before he entered the intersection and that therefore at the time of the collision the light for defendant's vehicle was not merely amber but had already turned to red, it is apparent that in another second or two defendant's vehicle would have completed the crossing in safety had plaintiff seen it approach and applied his brakes. Evidently he placed complete reliance on the lights and had not looked to his left before entering the intersection, as in the very brief time it would take him to drive eight feet into it defendant's vehicle could not have travelled so far as not to have been in sight of

tement parce qu'il faisait face à un feu rouge et attendant qu'il passe au vert pour s'engager dans l'intersection. Dans ces conditions, il aurait dû être capable, en apercevant le véhicule de la défenderesse, d'effectuer un arrêt complet presque instantanément sans avancer de plus de quelques pieds. Il est normal, mais peut-être répréhensible, que le conducteur d'une voiture encore en mouvement, s'approchant d'une intersection et attendant que le feu passe au vert avant de s'y engager, regarde à droite en direction du feu jaune qui avertit les automobilistes circulant sur la rue transversale que le feu est sur le point de passer au rouge. Dans ces circonstances, un conducteur n'est pas immobilisé lorsqu'il démarre à l'intersection mais il est déjà en mouvement et peut s'engager dans l'intersection au moment même où le feu passe au vert, si en fait il ne s'y engage pas un peu avant. En outre, il se fie entièrement au feu et ne regarde pas à sa gauche pour voir si une voiture s'approche rapidement de l'intersection et ne fait voir aucune intention d'arrêter lorsque le feu de la rue transversale passe au jaune ou au rouge. Bien qu'il y ait un immeuble situé à l'angle sud-ouest de la rue Sherbrooke et de l'avenue Du Parc, celui-ci n'aurait pas empêché le demandeur d'apercevoir le véhicule qui approchait, s'il avait regardé dans cette direction. Les photographies indiquent clairement que le côté gauche avant du véhicule du demandeur heurta le centre du côté droit du véhicule de la défenderesse. Au moment de l'impact, le véhicule de la défenderesse avait franchi plus de la moitié sinon les deux tiers de l'intersection, et au moment où il heurta le véhicule de la défenderesse, le véhicule du demandeur avait franchi environ huit pieds dans ladite intersection. Même si on acceptait la version du demandeur selon laquelle il se trouvait en face d'un feu vert avant de s'engager dans l'intersection et selon laquelle au moment de la collision, par conséquent, le feu faisant face au véhicule de la défenderesse n'était pas simplement au jaune mais était déjà passé au rouge, il est manifeste qu'une seconde ou deux plus tard, le véhicule de la défenderesse aurait franchi l'intersection sans danger si le demandeur l'avait vu venir et avait appliqué les freins. De toute évidence, il s'est fié uniquement aux feux et n'a pas regardé à sa

plaintiff when he entered the intersection. While a driver is entitled to rely on the traffic lights at an intersection and to assume that drivers on the intersecting street will do likewise, this should not relieve him entirely of any responsibility for assuring himself that there are no cars approaching rapidly with the evident intention of proceeding through the amber or red, before he enters the intersection himself. In other words, even when he has a green light he should still look to left and right before proceeding forward. To a minor extent, therefore, I believe that plaintiff could have avoided this accident had he been more alert. The primary fault, however, is clearly that of Kirkwood to whom I would attribute 80 per cent of the fault with 20 per cent being attributed to plaintiff and divide the damages accordingly, thereby reducing the damages payable to plaintiff from the agreed figure of \$1,001.05 to \$800.84.

It is now necessary to turn to the defence in law based on the argument that defendant is not responsible for the damages since Kirkwood was not engaged in the performance of his duties at the time of the accident and that the vehicle was being used by him for an unauthorized purpose or without authority. Article 1054 of the Quebec *Civil Code* reads in part:

Masters and employers are responsible for the damage caused by their servants and workmen in the performance of the work for which they are employed.

but it is not necessary, in order to decide this case, to find whether this would be applicable in order to relieve the Crown of liability under the provisions of section 3(1)(a) and 4(2) of the *Crown Liability Act* (*supra*) since that Act has special provisions when the claim results from ownership of a motor vehicle, contained in sections 3(2) and 4(3) (*supra*). It is only necessary therefore to determine whether the Crown would be liable arising out of its ownership of the motor vehicle "if it were a private person of

gauche avant de s'engager dans l'intersection car, dans les très courts instants nécessaires pour parcourir les huit pieds, le véhicule de la défenderesse n'a pu franchir une distance telle que le demandeur n'ait pu l'apercevoir lorsqu'il s'est engagé dans l'intersection. Bien qu'un conducteur ait droit de se fier aux feux de circulation à une intersection et de présumer que les conducteurs circulant sur la rue transversale en feront autant, ceci ne doit pas le libérer complètement de toute obligation de s'assurer, avant de s'engager dans l'intersection, qu'aucune voiture ne s'approche rapidement avec l'intention évidente d'ignorer le feu jaune ou rouge. En d'autres termes, même lorsqu'il fait face à un feu vert, il devrait regarder à gauche et à droite avant de s'engager. Je crois donc que le demandeur aurait pu, jusqu'à un certain point, éviter cet accident s'il avait été plus vigilant. Toutefois Kirkwood porte manifestement la responsabilité principale et j'évalue sa part de responsabilité à 80 pour cent et celle du demandeur à 20 pour cent; je répartis les dommages en conséquence, réduisant par le fait même de \$1001.05 à \$800.84 le montant convenu de l'indemnité due au demandeur.

Il faut maintenant examiner la défense au fond selon laquelle la défenderesse n'est pas responsable des dommages puisque Kirkwood n'agissait pas dans l'exécution de ses fonctions au moment de l'accident et qu'il utilisait le véhicule à des fins non autorisées ou sans autorisation. Voici un extrait de l'article 1054 du *Code civil* de la province de Québec:

Les maîtres et les commettants sont responsables du dommage causé par leurs domestiques et ouvriers dans l'exécution des fonctions auxquelles ces derniers sont employés.

mais pour trancher la présente affaire, il n'est pas nécessaire de déterminer si l'application de cet article peut libérer la Couronne de la responsabilité visée aux articles 3(1)a) et 4(2) de la *Loi sur la responsabilité de la Couronne* (précités) puisque cette loi contient des dispositions spéciales, énoncées aux articles 3(2) et 4(3) (précités), concernant les réclamations qui découlent de la propriété d'un véhicule automobile. Il n'y a donc qu'à déterminer si, étant la propriétaire du véhicule automobile, la Couronne serait respon-

full age and capacity”.

In determining the question of liability arising out of ownership of a vehicle, reference should be made to the Quebec *Highway Victims Indemnity Act*⁴ since the accident took place in that Province. Section 3(b) of that statute reads as follows:

3. The owner of an automobile is responsible for all damage caused by such automobile or by the use thereof, unless he proves

(b) that at the time of the accident the automobile was being driven by a third person who obtained possession thereof by theft, or

It is therefore necessary to determine what is meant by the word “theft” in this statute and whether it is broad enough to include unauthorized use or use without the owner’s permission as defendant contends. “Theft” is not defined in the statute nor in the *Quebec Interpretation Act*. If we look at the *Criminal Code*⁵ we find “theft” defined in section 283 in part as follows:

283. (1) Every one commits theft who fraudulently and without colour of right takes, or fraudulently and without colour of right converts to his use or to the use of another person, anything whether animate or inanimate, with intent,

(a) to deprive, temporarily or absolutely, the owner of it or a person who has a special property or interest in it, of the thing or of his property or interest in it,

which, taken by itself, would be broad enough to cover unauthorized use by depriving defendant temporarily of the vehicle. In order to lessen the severity of this a further section in the *Criminal Code* deals specifically with the offence of taking a vehicle without consent of the owner with intent to drive same. This section reads as follows:

295. Every one who, without the consent of the owner, takes a motor vehicle or vessel with intent to drive, use, navigate, or operate it or cause it to be driven, used, navigated or operated is guilty of an offence punishable on summary conviction.

⁴ R.S.Q. 1964, c. 232.

⁵ R.S.C. 1970, c. C-34 as amended.

sable «si elle était un particulier majeur et capable».

Pour trancher la question de responsabilité découlant de la propriété d’un véhicule, il faudrait citer la *Loi de l’indemnisation des victimes d’accidents d’automobile*⁴ du Québec puisque l’accident est survenu dans cette province. L’article 3(b) de cette loi se lit comme suit:

3. Le propriétaire d’une automobile est responsable de tout dommage causé par cette automobile ou par son usage, à moins qu’il ne prouve

b) que lors de l’accident l’automobile était conduite par un tiers en ayant obtenu la possession par vol, ou

Il faut donc établir le sens du mot «vol» contenu dans cette loi et déterminer s’il est suffisamment étendu pour englober l’usage non autorisé sans l’autorisation du propriétaire comme le prétend la défenderesse. On ne définit le «vol» ni dans ce texte de loi ni dans la *Loi d’interprétation* du Québec. En examinant le *Code criminel*⁵ nous retrouvons une définition du «vol» à l’extrait suivant de l’article 283:

283. (1) Commet un vol, quiconque prend frauduleusement et sans apparence de droit, ou détourne à son propre usage ou à l’usage d’une autre personne, frauduleusement et sans apparence de droit, une chose quelconque, animée ou inanimée, avec l’intention

a) de priver, temporairement ou absolument, son propriétaire, ou une personne y ayant un droit de propriété spécial ou un intérêt spécial, de cette chose ou de son droit ou intérêt dans cette chose,

En soi, cette définition serait suffisamment large pour couvrir l’usage non autorisé car il prive temporairement le défendeur du véhicule. Pour atténuer la rigueur de cette disposition, un autre article du *Code criminel* traite spécifiquement de l’infraction consistant à prendre un véhicule sans le consentement du propriétaire avec l’intention de le conduire. Cet article se lit comme suit:

295. Est coupable d’une infraction punissable sur déclaration sommaire de culpabilité, quiconque, sans le consentement du propriétaire, prend un véhicule à moteur avec l’intention de le conduire ou de l’employer ou de le faire conduire ou employer.

⁴ S.R.Q. 1964, c. 232.

⁵ S.R.C. 1970, c. C-34, et ses modifications.

This section has the effect of taking out of the general definition of theft the offence of taking a motor vehicle without the owner's consent, where it is clear that there is no intention of stealing it or depriving the owner of the use of it except temporarily, which is what happened in the present case, so if we were here dealing with criminal proceedings the offence of theft would not have been applicable. Defendant contends, however, that the distinctions made in the *Criminal Code* for purposes of determining what criminal charge can be laid, have no application in civil proceedings and that in interpreting the meaning of the word "theft" as used in the *Highway Victims Indemnity Act* a wide meaning should be given to it so as to include, for the purposes of these proceedings, unauthorized use, thereby relieving defendant of responsibility while the vehicle was being so used.

This question appears to have been settled definitively in so far as Quebec law is concerned by a unanimous judgment of the Quebec Court of Appeal, bearing No. 13,569, dated December 3, 1973 in the case of *Martel v. LaForest, és-qualité and The Highway Victims Indemnity Fund* in which, after stating that there have been two schools of jurisprudence interpreting the meaning of the word "theft" in this statute, and referring to the cases supporting both schools, the judgment of Mr. Justice Turgeon continues at page 5:

[TRANSLATION] The purpose of the indemnity law is not to protect motorists but rather the victims of automobile accidents. For this reason the law imposes a heavy responsibility on the owner and on the driver. The defence of theft foreseen in article 3 is an exception to the general rule of the owner's responsibility. It should therefore be interpreted in a restrictive manner in order to assure the accomplishment of the purpose of the law and the intention of the legislature.

I am of the opinion that the Quebec legislature in using the word "theft" in article 3 had in mind the offence of theft defined in article 283 of the *Criminal Code* and not the taking of a motor vehicle without the permission of the owner with the intent of driving or using it. If its intention had been different it would have added to the exception the taking of possession without the permission of the proprietor or the dispossession of the owner without his knowledge. It wished to limit the exception to theft. The same legislature did not fail to express itself clearly when it wished to lessen the burden of the owner of a motor vehicle in penal

Cet article a pour effet de soustraire à la définition générale du vol l'infraction consistant à prendre un véhicule à moteur sans le consentement du propriétaire, lorsqu'il est manifeste qu'il n'y a aucune intention de le voler ou de priver le propriétaire de son usage si ce n'est que temporairement, comme c'est le cas en l'espèce, de sorte que s'il s'agissait ici de procédures criminelles, l'infraction de vol ne serait pas applicable. La défenderesse prétend toutefois que les distinctions faites au *Code criminel* aux fins de déterminer quelle accusation criminelle peut être portée, ne s'appliquent pas aux procédures civiles et qu'en interprétant la signification du mot «vol» utilisé dans la *Loi d'indemnisation des victimes d'accidents d'automobile*, il faut lui accorder une portée étendue de façon à englober, aux fins de la présente action, l'usage non autorisé, ce qui libérerait la défenderesse de sa responsabilité pendant que le véhicule était ainsi utilisé.

Dans un jugement unanime portant le n° 13,569 en date du 3 décembre 1973 rendu dans l'affaire *Martel c. LaForest, és-qualité et Le fonds d'indemnisation des victimes d'accidents d'automobile*, la Cour d'appel du Québec semble avoir tranché cette question de façon définitive, tout au moins quant aux principes du droit québécois; après avoir établi qu'il y avait deux écoles de jurisprudence qui ont interprété le sens du mot «vol» contenu dans cette loi, et après avoir cité les arrêts à l'appui des deux écoles, le juge Turgeon poursuit ainsi à la page 5 de son jugement:

Le but de la Loi de l'indemnisation n'est pas de protéger les automobilistes mais bien les victimes d'accidents d'automobile. La loi impose à cette fin une lourde responsabilité au propriétaire et au conducteur. La défense de vol prévue à l'article 3 ci-dessus est une exception à la règle générale de la responsabilité du propriétaire. Elle doit donc être interprétée d'une façon restrictive pour assurer l'accomplissement de l'objet de la loi et du but du législateur.

Je suis d'opinion que le législateur québécois en utilisant le mot «vol» à l'article 3 avait en vue l'offense de vol définie à l'article 283 du *Code criminel* et non la prise d'un véhicule à moteur sans le consentement du propriétaire avec l'intention de le conduire ou de l'utiliser. Si son intention avait été différente, il aurait ajouté à l'exception la prise de possession sans la permission du propriétaire ou la dépossession du propriétaire hors sa connaissance. Il a voulu limiter l'exception au vol. Le même législateur n'a pas manqué de s'exprimer clairement lorsqu'il a voulu en matière pénale amoindrir le fardeau du propriétaire d'un véhicule automo-

matters. Paragraph 1, of article 69 of the Highway Code demonstrates this. It reads as follows:

69. (1) The owner of a motor vehicle is responsible for any violation, committed with such vehicle, of the provisions of this act or of any regulation made thereunder by the Lieutenant-Governor in Council or the Transportation Board or of any by-law contemplated by section 76 or section 77 and enacted by a municipal council, the whole unless he proves that at the time of the violation of the vehicle was, without his consent, in the possession of a third person other than his chauffeur.

Again, at page 8 he states:

[TRANSLATION] It appears to me that the Quebec legislature deliberately excluded the taking of possession without the consent of the proprietor as a means of exoneration in article 3 of the indemnity law in order to better protect the victims of automobile accidents. It would be too easy for the owner of an automobile to avoid responsibility by stating that his vehicle had been taken without his permission, thus placing the victim in an illusory situation especially when there are family relationships between the driver and the owner of the car. The victim would often find it impossible to control or to rebut the version of the owner. It is for this reason that in the Canadian provinces where the text of the law permits an owner to exonerate himself by proving the taking of possession without his consent, the courts insist on proof that it was impossible for him to prevent this taking of possession and that he committed no negligence in this respect.

I agree entirely with this judgment and the interpretation given to the word "theft" as it appears in the *Highway Victims Indemnity Act*. It is not necessary under Quebec law to decide whether defendant did prove that it was impossible to prevent the taking of possession by Kirkwood and that no negligence was committed in this regard. I would note, however, that the enforcement of control over the use of vehicles appears to have been extremely lax at the Longue Pointe Base at the time or it would have been impossible for Kirkwood to have taken the car out of the garage, whose doors are supposedly kept locked, and through the gates of the Base without the proper documentation. Even if he had documentation then it should have been apparent from the fact of his being accompanied by two other persons, neither of whom were staff officers, that the car was not going to be used for an authorized purpose. I doubt, therefore, whether defendant has in any event established absence of negligence in connection with Kirkwood's taking possession of the vehicle in question. The defence in law is therefore also rejected.

bile. Le paragraphe 1 de l'article 69 du Code de la route le démontre. Il se lit comme suit:

69. 1. Le propriétaire d'un véhicule automobile est responsable de toute infraction commise avec ce véhicule à l'encontre des dispositions de la présente loi ou d'un règlement édicté sous son autorité par le lieutenant-gouverneur en conseil ou la Régie des transports ou d'un règlement visé par l'article 76 ou l'article 77 et décrété par un conseil municipal, le tout à moins qu'il ne prouve que lors de l'infraction, le véhicule était, sans son consentement, en la possession d'un tiers autre que son chauffeur.

D'ailleurs, il déclare à la page 8:

Il m'apparaît que le législateur québécois a délibérément exclus la prise de possession sans le consentement du propriétaire comme moyen d'exonération à l'article 3 de la Loi d'indemnisation, afin de mieux protéger les victimes d'accidents d'automobile. Il serait trop facile à un propriétaire d'automobile, pour échapper à la responsabilité, d'affirmer que son véhicule avait été pris sans sa permission et de placer ainsi la victime dans une situation illusoire, surtout lorsqu'il existe des liens de parenté entre le conducteur et le propriétaire de l'automobile. La victime se verrait souvent dans l'impossibilité de contrôler et de repousser la version du propriétaire. C'est pour ce motif que dans les provinces canadiennes où le texte de la loi permet au propriétaire de s'exonérer en prouvant prise de possession sans son consentement, les tribunaux exigent la preuve qu'il a été dans l'impossibilité d'empêcher cette prise de possession et qu'il n'a commis aucune négligence à ce sujet.

Je souscris entièrement à cette décision et à l'interprétation donnée au mot «vol» tel qu'il apparaît dans la *Loi d'indemnisation des victimes d'accidents d'automobile*. En vertu de la loi québécoise, il n'est pas nécessaire de décider si la défenderesse a effectivement prouvé qu'il lui était impossible d'empêcher Kirkwood de prendre possession du véhicule et qu'elle n'a commis aucune négligence à cet égard. Je ferais remarquer toutefois que les mesures destinées à contrôler l'utilisation des véhicules à la base de Longue Pointe semblent avoir été très peu sévères à ce moment-là, car il aurait été impossible à Kirkwood de sortir la voiture du garage dont les portes sont censées être toujours fermées à clé et de quitter la base sans les documents nécessaires. Même s'il avait eu ces documents en sa possession, il aurait dû être manifeste qu'il n'allait pas utiliser la voiture à une fin autorisée, compte tenu du fait qu'il était accompagné de deux autres personnes qui, ni l'une ni l'autre, n'étaient officiers d'état-major. Je doute par conséquent que la défenderesse ait de quelque façon établi absence de négligence quant à la prise de possession du véhicule en question par

Judgment is rendered in favour of plaintiff in the sum of \$800.84, with interest and costs.

Kirkwood. La défense au fond est donc également rejetée.

Le demandeur obtient jugement au montant de \$800.84 avec intérêts et dépens.