

Armilde Vinnal (*Plaintiff*) *Appellant*;

and

Her Majesty The Queen in right of the Province of Ontario, represented by the Minister of Highways for the Province of Ontario (*Defendant*) *Respondent*,

and

Renate Sorra (*Defendant-Discontinued*).

1969: December 10, 11; 1970: February 5.

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

ON APPEAL FROM THE COURT OF APPEAL FOR ONTARIO

Negligence—Gratuitous passenger injured—Accident occurring on highway curve—Improper road construction—Failure of driver to see warning sign—Apportionment of liability.

The plaintiff sustained injuries while she was a passenger in a motor vehicle owned and operated by S when the motor vehicle went out of control and rolled over on a highway curve. The curve was in an area where certain new construction that had been done by crews of the Department of Highways to straighten out the highway was temporarily blended into the old road. The new construction ended at the beginning of the curve, but there was no sign indicating that this was the case. There were, however, two signs, first a curved arrow sign indicating a curve to the left and in the background a black and yellow checkerboard sign. The posted maximum speed was 50 m.p.h. and there was no sign indicating that the speed should be reduced on or approaching the curve. The curve, which began as a 3° curve and after some 350 feet became a 10° curve, was so constructed that, instead of being banked from the inner to the outer edge, it inclined in fact from the inner to the outer edge.

S was driving at a speed of 40 to 45 m.p.h. and was following a car driven by her son. The latter on reaching the curve encountered gravel for a distance of from 30 to 50 yards. His car skidded to the right and into the gravel at the edge of the pavement,

Armilde Vinnal (*Demanderesse*) *Appelante*;

et

Sa Majesté la Reine du Chef de la province d'Ontario, représentée par le Ministre de la Voirie de la province d'Ontario (*Défenderesse*) *Intimée*,

et

Renate Sorra (*Défenderesse—s'étant désistée*).

1969: les 10 et 11 décembre; 1970: le 5 février.

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

EN APPEL DE LA COUR D'APPEL D'ONTARIO

Négligence—Passagère gratuite blessée—Accident dans une courbe—Route mal construite—Conductrice n'a pas vu panneaux de signalisation—Responsabilité partagée.

La demanderesse a subi des blessures alors qu'elle voyageait dans un véhicule automobile appartenant à S et conduit par cette dernière, celle-ci ayant perdu la maîtrise de sa voiture qui a fait un tonneau dans une courbe. La courbe se trouvait à un endroit où des travaux de réfection étaient faits par les équipes du ministère de la Voirie pour redresser la route. A cet endroit la partie de la route remise à neuf se raccordait temporairement à l'ancien chemin. La nouvelle route se terminait au commencement de la courbe, mais il n'y avait aucune indication qu'il en était ainsi. Il y avait cependant deux panneaux de signalisation, l'un portant une flèche recourbée pour indiquer que la route tournait vers la gauche et l'autre, plus loin, un damier jaune et noir. La limite de vitesse d'après la signalisation était de 50 milles à l'heure, et il n'y avait pas d'indication qu'il fallait réduire la vitesse, ni dans la courbe, ni avant la courbe. La courbe était de 3°; 350 pieds plus loin, elle était de 10°. Cette courbe n'était pas relevée de la façon habituelle, c'est-à-dire revêtue d'un pavage plus élevé à l'extérieur qu'à l'intérieur. En réalité certaines parties dans la courbe étaient inclinées du centre vers l'extérieur.

S conduisait à une vitesse de 40 à 50 milles à l'heure et elle suivait la voiture que conduisait son fils. Ce dernier, quand il s'est engagé dans la courbe a déclaré qu'il y avait du gravier sur une distance de 30 à 50 verges. Les roues arrière de sa voiture

raising a cloud of dust. As S entered the curve she struck this wall of dust. At the same instant her car passed over gravel on the road and was slewing, and as it turned sharply to the left she lost control of it. She testified that she had not seen the checkerboard sign or the curve sign because of the dust.

The trial judge found the defendant Department of Highways liable and awarded the plaintiff damages in the sum of \$22,086.16. On appeal, the Court of Appeal allowed the defendant's appeal and dismissed the action. An appeal from the judgment of the Court of Appeal was then brought to this Court.

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

Per Cartwright C.J. and Hall and Spence JJ.: In view of the evidence as to the construction and maintenance of the curve, the majority in the Court of Appeal was wrong in concluding that there was no negligence on the part of the defendant. On the other hand, the evidence indicated that S was not keeping a proper lookout as she came into the curve and that her failure to see the signs was apt to, and did in fact, contribute to the accident. The responsibility should be equally apportioned between S and the defendant. By s. 2 of *The Negligence Act*, R.S.O. 1960, c. 261, the plaintiff could not recover for the portion of the loss or damage attributable to S, and, accordingly, the plaintiff should be awarded \$11,043.08.

Per Martland and Ritchie JJ., *dissenting*: The plaintiff had failed to establish any negligence on the part of the defendant which was a cause of this accident. The only duty of the defendant, in the circumstances of the case, was to provide an adequate warning. That duty was fulfilled by the setting up of the checkerboard sign at a point approximately 100 feet before the beginning of the curve.

APPEAL from a judgment of the Court of Appeal for Ontario, allowing an appeal from a judgment of Donohue J. Appeal allowed, Martland and Ritchie JJ. dissenting.

B. J. Thomson, Q.C., for the plaintiff, appellant.

K. D. Finlayson, Q.C., and *P. H. Howden*, for the defendant, respondent.

ont dérapé sur le gravier vers la droite et jusque sur l'accotement, ce qui a soulevé un nuage de poussière. Au moment de s'engager dans la courbe, S a pénétré dans ce nuage de poussière. Au même moment son automobile s'est trouvée sur le gravier répandu sur la route et s'est mise à pivoter, pour ensuite donner vers la gauche. S a alors perdu la maîtrise de sa voiture. Elle a témoigné qu'elle n'a vu ni le panneau à damier ni celui portant la flèche et elle impute le fait au nuage de poussière.

Le juge de première instance a conclu à la responsabilité du ministère de la Voirie et a adjugé \$22,086.16 à la demanderesse à titre de dommages. La Cour d'appel a infirmé ce jugement et a rejeté l'action. La demanderesse en appela à cette Cour.

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

Le Juge en Chef Cartwright et les Juges Hall et Spence: Vu les témoignages sur la manière dont la courbe était construite et entretenue, la Cour d'appel n'était pas justifiée de conclure que l'intimée n'a fait preuve d'aucune négligence. D'autre part, la preuve est à l'effet que S ne portait pas suffisamment attention au moment de s'engager dans le virage et que le fait de n'avoir pas vu la signalisation était de nature à contribuer à l'accident qui s'est ensuivi et y a de fait contribué. La responsabilité doit être partagée également entre S et la défenderesse. En vertu de l'art. 2 de *The Negligence Act*, S.R.O. 1960, c. 261, la demanderesse ne peut recouvrer la partie de la perte ou des dommages imputables à S, et, en conséquence, la somme de \$11,043.08 doit être adjugée à la demanderesse.

Les Juges Martland et Ritchie, *dissidents*: La demanderesse n'a pas réussi à prouver que l'intimée a commis une négligence quelconque qui ait été la cause de l'accident. La seule obligation de l'intimée, dans les circonstances de la présente affaire, était d'installer une signalisation suffisante. Elle s'est acquittée de cette obligation en posant le panneau de signalisation à environ 100 pieds avant le commencement de la courbe.

APPEL d'un jugement de la Cour d'appel d'Ontario, infirmant un jugement du Juge Donohue. Appel accueilli, les Juges Martland et Ritchie étant dissidents.

B. J. Thomson, c.r., pour la demanderesse, appelante.

K. D. Finlayson, c.r., et *P. H. Howden*, pour la défenderesse, intimée.

THE CHIEF JUSTICE—The relevant facts and the course of the proceedings in the Courts below are set out in the reasons of other members of the Court.

I agree with the conclusion arrived at by my brother Hall and, subject to what follows, with his reasons.

I do not find it necessary to decide whether under s. 106 of *The Highway Traffic Act*, R.S.O. 1960, c. 172, the onus of establishing that Mrs. Sorra was not guilty of negligence rested upon the appellant. This appears to me to be a case in which the following words of Viscount Dunedin in *Robins v. National Trust Co. Ltd.*¹ are applicable:

But onus as a determining factor of the whole case can only arise if the tribunal finds the evidence pro and con so evenly balanced that it can come to no such conclusion. Then the onus will determine the matter. But if the tribunal, after hearing and weighing the evidence, comes to a determinate conclusion, the onus has nothing to do with it, and need not be further considered.

Be that as it may, in the case at bar we are all of opinion that Mrs. Sorra was negligent and that her negligence was a cause of the accident. The question as to which there is a difference of opinion is whether there was a negligent failure on the part of the respondent to give an adequate warning which was an effective cause of the accident. I agree with my brother Hall that no sufficient ground has been shown for differing from the view of the learned trial judge on this point.

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

The judgment of Martland and Ritchie JJ. was delivered by

MARTLAND J. (*dissenting*)—The facts of this case have been outlined in the reasons of my brother Hall. The findings of negligence on the

LE JUGE EN CHEF—D'autres juges de cette Cour ont exposé les faits pertinents et indiqué le résultat des procédures en première instance et en appel.

Je suis d'accord avec la décision de mon collègue le Juge Hall et aussi avec ses motifs, sauf sur les points suivants.

Je ne trouve pas nécessaire de déterminer si, en vertu de l'art. 106 de *The Highway Traffic Act*, S.R.O. 1960, c. 172, il incombait à l'appelante d'établir que M^{me} Sorra n'avait commis aucune négligence. Il me semble que les paroles du Vicomte Dunedin, dans l'affaire *Robins v. National Trust Co. Ltd.*¹ s'appliquent à la présente affaire:

[TRADUCTION] Cependant, la question du fardeau de la preuve ne peut se soulever pour juger une cause que si le tribunal en vient à la conclusion que la preuve de l'affirmative et celle de la négative s'équilibrent si bien qu'il ne puisse en arriver autrement à une conclusion. Alors la fardeau de la preuve décide de l'affaire. Cependant si le tribunal, après avoir entendu et apprécié la preuve, en arrive à une conclusion définie, le fardeau de la preuve n'a rien à y voir, et il n'est pas nécessaire d'y avoir recours.

Quoi qu'il en soit, dans l'affaire qui nous occupe nous sommes tous d'avis que M^{me} Sorra a fait preuve de négligence et que cette négligence a contribué à l'accident. La question sur laquelle les avis sont partagés est celle de savoir si l'intimée a commis, en ne signalant pas suffisamment le danger, une négligence qui est une cause prochaine de l'accident. Je suis d'accord avec mon collègue le Juge Hall qu'on ne nous a pas fourni de motif suffisant pour qu'il soit possible d'adopter à ce sujet un avis différent de celui du savant juge de première instance.

Je suis d'avis de disposer du pourvoi comme le propose mon collègue le Juge Hall.

Le jugement des Juges Martland et Ritchie a été rendu par

LE JUGE MARTLAND (*dissent*)—Mon collègue le Juge Hall résume dans ses motifs les faits de la présente affaire. Il cite également les

¹ [1927] A.C. 515 at 520.

¹ [1927] A.C. 515 à la p. 520.

part of the respondent, made by the learned trial judge, are, as stated by my brother Hall, as follows:

A. Having regard to the sharpness of the curve shown in Exhibit no. 9A, a speed control sign ought to have been placed well to the east of such curve.

B. The curve sign shown in Exhibit no. 9A was misleading, indicating as it did a mild curve rather than a sharp curve.

C. The defendant's employees were aware that there was some gravel on the pavement at a critical point after the grading on October 23rd; that "there was in fact the fill of two standard size pails, that is from one to two cubic feet on the pavement at the most critical point" and the failure to inspect the road and remove this gravel was negligence.

D. The road was improperly constructed in that the adverse superelevation made it difficult for a driver of a motor vehicle to take the curve at the permitted speed of 50 m.p.h.

With respect to the first two findings, I cannot see how it can be contended that the absence of a speed control sign, or the nature of the curve sign, can be regarded as material causes of the accident, when the evidence establishes that there was a four-foot square black and yellow checker-board sign approximately 100 feet to the east of the beginning of the curve. Such a sign has universal significance and was indicative of danger. The driver of the car, in which the appellant was a passenger, never noticed the sign.

With respect to the latter two findings, it is my opinion that the respondent did not owe a duty to provide, at all times, a well engineered highway, free of gravel. As my brother Hall has pointed out, the condition of the road, including the nature of the curve in it, at the time of the accident, was temporary, during the course of highway construction. If the condition of the highway at that time and place created a danger to motorists travelling above a slow speed, the respondent did owe a duty to give a warning to the motorist. That duty was fulfilled by the setting up of the sign.

The sole cause of this accident was the failure of the driver to see the warning sign, as a result of which she entered the curve at a speed at

conclusions du savant juge de première instance sur la négligence de l'intimée comme suit:

[TRADUCTION] A. Si l'on tient compte de l'accentuation du virage montré à la pièce n° 9A, il aurait fallu mettre un panneau de limite de vitesse bien à l'est de la courbe.

B. La flèche que l'on peut voir à la pièce n° 9A était trompeuse, du fait qu'elle laissait prévoir une courbe légère plutôt qu'un virage prononcé.

C. Les préposés de la défenderesse étaient au courant qu'il y avait du gravier sur la chaussée à un endroit dangereux, après le nivelage du 23 octobre. Je conclus qu'il y en avait l'équivalent de deux seaux ordinaires, soit un ou deux pieds cubes de gravier, sur la chaussée à l'endroit le plus dangereux, et que le défaut d'examiner la route et d'enlever ce gravier constitue une négligence.

D. La route était mal construite du fait que le bombement rendait difficile pour un conducteur de prendre le virage à la vitesse-limite permise, soit 50 milles à l'heure.

En ce qui a trait aux deux premières conclusions, je ne vois pas comment on peut prétendre que l'absence d'un panneau de limite de vitesse ou la forme du panneau indiquant la courbe aient été des causes prochaines de l'accident, quand la preuve indique la présence d'un panneau à damier jaune et noir de quatre pieds de largeur à environ 100 pieds à l'est du début du virage. Ce genre de panneau a un sens universel: il signale un danger. La conductrice de la voiture dans laquelle l'appelante voyageait n'a jamais vu ce panneau.

En ce qui concerne les deux dernières conclusions, je suis d'avis que l'intimée n'est pas obligée de fournir en tout temps des routes bien construites et exemptes de gravier. Comme mon collègue le Juge Hall le signale, l'état de la route, y compris la nature de la courbe, était temporaire, c'est-à-dire qu'elle était en cours de réfection. Si l'état de la route à ce moment-là et à cet endroit présentait un danger pour les automobilistes qui y circulaient à une vitesse normale, l'intimée était tenue de les en aviser. Elle s'est acquittée de cette obligation en posant le panneau de signalisation.

La seule cause de cet accident a été le fait que la conductrice n'a pas vu le panneau de signalisation, s'engageant par conséquent dans

which she was unable to maintain control of her car. She says that she did not see the sign because of dust thrown up by her son's vehicle, which was ahead of her. But she also says that she hit "the wall of dust" as she entered the curve, and that she saw the dust at the very last moment. She should have seen the sign before she reached the curve.

To summarize, in my opinion the only duty of the respondent, in the circumstances of this case, was to provide an adequate warning, which, in my opinion, it did.

I do not find it necessary to attempt to interpret s. 106 of *The Highway Traffic Act*, R.S.O. 1960, c. 172. The outcome of the appeal is not dependent upon the matter of onus. Even if the section is inapplicable, in my opinion the appellant has failed to establish any negligence on the part of the respondent which was a cause of this accident.

I would dismiss the appeal, with costs.

The judgment of Hall and Spence JJ. was delivered by

HALL J.—This is an appeal from the Court of Appeal for Ontario which allowed an appeal by the respondent from the judgment of Donohue J. in which he had found the respondent liable and had awarded the appellant damages in the sum of \$22,086.16.

The action was for injuries sustained on October 25, 1964, by the appellant while a passenger in a motor vehicle owned and operated by one Renate Sorra when the Sorra vehicle went out of control and rolled over on a curve on Highway 124 in the District of Parry Sound in the Province of Ontario at a point approximately 2½ miles east of the junctions of Highways 124 and 69.

Highway 124 became a provincial highway in 1955. Prior to that time the road had been a series of township roads. It is a connecting link between Highways 11 and 69. In the area where the accident occurred, new construction began in November of 1962 and was completed in October 1963. The work was done by the Department of Highways' own crews and the intention was to straighten out the road and to

le virage à une vitesse qui ne lui a pas permis de conserver la maîtrise de sa voiture. Elle déclare ne pas avoir vu le panneau à cause de la poussière soulevée par la voiture de son fils, qui la précédait. Mais, elle déclare également qu'elle est entrée dans le nuage de poussière au moment de s'engager dans le virage et qu'elle n'a vu la poussière qu'à la toute dernière minute. Elle aurait dû voir le panneau avant de s'engager dans la courbe.

En résumé, à mon avis, la seule obligation de l'intimée, dans les circonstances de la présente affaire, était d'installer une signalisation suffisante, ce que, selon moi, elle a fait.

Je ne crois pas nécessaire d'entreprendre d'interpréter l'art. 106 de *The Highway Traffic Act*, S.R.O. 1960, c. 172. Le résultat du présent pourvoi ne dépend pas du fardeau de la preuve. Même si cet article ne s'applique pas, l'appelante n'a pas, à mon avis, réussi à prouver que l'intimée a commis une négligence quelconque qui ait été la cause de l'accident.

Je rejetterais le pourvoi avec dépens.

Le jugement des Juges Hall et Spence a été rendu par

LE JUGE HALL—Le pourvoi est à l'encontre d'un arrêt de la Cour d'appel de l'Ontario qui infirme un jugement du Juge Donohue par lequel ce dernier avait conclu à la responsabilité de l'intimée et adjuge \$22,086.16 à l'appelante à titre de dommages.

La poursuite résulte de blessures que l'appelante a subies le 25 octobre 1964, alors qu'elle voyageait dans un véhicule automobile appartenant à une dénommée Renate Sorra et conduite par cette dernière, celle-ci ayant perdu la maîtrise de sa voiture qui a fait un tonneau dans une courbe sur la route n° 124, dans le district de Parry Sound, Ontario, à environ 2 milles et demi à l'est de l'intersection des routes nos 69 et 124.

La route n° 124 est devenue une route provinciale en 1955; avant cette date, elle était constituée d'une suite de chemins vicinaux. Elle relie les routes nos 11 et 69. Dans le secteur où s'est produit l'accident, des travaux de réfection ont débuté en novembre 1962 pour se terminer en octobre 1963. Ces travaux ont été faits par les propres équipes du ministère de la Voirie. On avait l'intention de redresser la route de façon à

provide for an almost straight road to Parry Sound. Meanwhile, the new work of 1962 and 1963 was blended into the old road as a temporary measure and in this area there was the curve on which the accident occurred.

Travelling generally in an east-west direction, Mrs. Sorra approached the curve in question on the newly constructed highway which was straight for approximately one-half mile before the curve. The new construction ended at the beginning of the curve. There was, however, no sign indicating that this was the case. There were, however, two signs, first a curved arrow sign indicating a curve to the left and in the background a black and yellow checkerboard sign. The posted maximum speed for the highway in this area was 50 miles an hour and there was no sign indicating that the speed should be reduced on or approaching the curve.

The road surface on the curve was of a temporary nature, it being the intention to bring it up to standard specifications when construction was resumed. The curve began as a 3° curve to the left and after some 350 feet became a 10° curve. The transition from 3° to 10° created what is called a "compound curve". The curve was not "banked" in the accepted sense of the surface rising from the inner to the outer edge of the pavement. This usual procedure is called "superelevation". Actually portions of the roadway on the curve sloped from the inner to the outward edge, a condition technically called "adverse superelevation". The purpose of "banking" a curve from the inner to the outer edge is, of course, well known and is regarded as proper highway engineering. The maintenance of a condition of adverse superelevation, combined with changing the curve from a 3° to a 10° curve was alleged by the appellant as creating a trap for users of the highway and thereby a condition of non-repair of the highway.

Mrs. Sorra testified that she was driving at a speed of from 40 to 45 miles an hour and that as she drove she saw a sign near McKellar to the effect that the speed limit was 50 miles an hour. She says she saw no other speed signs and there was no evidence that any such signs existed.

la rendre presque droite jusqu'à Parry Sound. Entretemps, la partie de la route remise à neuf en 1962 et 1963 se raccordait temporairement à l'ancien chemin; c'est aux environs de ce raccordement que se trouvait la courbe où l'accident est survenu.

Circulant généralement d'est en ouest, M^{me} Sorra se dirigeait vers la courbe en cause sur la nouvelle route, qui était droite sur une longueur d'à peu près un demi-mille avant la courbe. La nouvelle route se terminait au commencement de la courbe, mais il n'y avait pas de panneau de signalisation à cet effet. Il y avait toutefois deux panneaux de signalisation, l'un portant une flèche recourbée pour indiquer que la route tournait vers la gauche et l'autre, plus loin, un damier jaune et noir. La limite de vitesse sur cette section de la route, d'après la signalisation, était de 50 milles à l'heure, et il n'y avait pas d'indication qu'il fallait réduire la vitesse, ni dans la courbe ni avant la courbe.

Le revêtement de la route dans la courbe était temporaire, puisqu'on avait l'intention de le rendre conforme aux normes provinciales à la reprise des travaux. Au début, la courbe était de 3° sur la gauche; 350 pieds plus loin, elle était de 10°. La transition de 3° à 10° créait ce qu'on appelle une courbe composée. Cette courbe n'était pas relevée de la façon habituelle, c'est-à-dire revêtue d'un pavage plus élevé à l'extérieur qu'à l'intérieur. Cette technique d'usage courant s'appelle le «dévers». En réalité, certaines parties de la route dans la courbe étaient inclinées du centre vers l'extérieur; en langage technique, il y avait un «bombement». La raison pour laquelle on relève la route dans une courbe, en partant du bord intérieur vers l'extérieur est naturellement bien connue et l'on considère que c'est la technique qui s'impose en matière de construction de routes. L'appelante a allégué que le bombement joint à la variation de courbure de 3° à 10° constituait un piège pour les usagers de la route et équivalait à un manque d'entretien.

M^{me} Sorra a témoigné qu'elle conduisait à une vitesse de 40 à 45 milles à l'heure et avait vu un panneau près de McKellar indiquant que la vitesse maximum permise était de 50 milles à l'heure. Elle a déclaré n'avoir vu aucune autre signalisation de limite de vitesse et rien dans la

She was following a car driven by her son, O. F. Sorra. His evidence is that as he came to the curve driving at a speed of from 45 to 50 miles an hour he was being followed by his mother's car visible to him in his rear view mirror. He says there was gravel on the westbound lane over an area of from 30 to 50 yards in length, and as he was proceeding through the curve the rear end of his car skidded to the right and into the gravel at the edge of the pavement, raising a cloud of dust. When this occurred, he lost sight of his mother's vehicle, and after rounding the turn he stopped and waited for his mother, and when she did not appear he returned and found her and the appellant and the overturned car some 8 or 10 yards from the left shoulder of the road.

There was evidence of engineers and experts tendered on behalf of the appellant as well as for the respondent, some to the effect that the curve and the condition mentioned was a danger and a trap or menace at the posted speed of 50 miles an hour or thereabouts and other evidence to the effect that the curve was reasonably safe for traffic at 50 to 60 miles an hour. The accident occurred at about 5:30 p.m., just as it was getting dark. Mrs. Sorra testified that she was using her headlights on low beam, and she says that as she entered the curve she "hit a wall of dust" which she saw at the very last moment. This was the dust thrown up by her son's vehicle. At the same instant her car passed over gravel on the road and was slewing, and as it turned sharply to the left she lost control of it. She testified that she had not seen the checkerboard sign or the curve sign and she attributes this to the cloud of dust referred to. She was unaware that there was a curve at that point until she got to it.

After going over all the evidence which had been tendered, the learned trial judge made the following findings of fact which he set out as such in his reasons:

1. Mrs. Sorra was driving her car at a speed of 40 to 50 m.p.h. The posted maximum speed on the

preuve n'indique qu'il y en ait eu d'autre. Elle suivait la voiture que conduisait son fils, O. F. Sorra. D'après le témoignage de ce dernier, quand il s'est engagé dans la courbe à une vitesse de 45 à 50 milles à l'heure, sa mère le suivait et il pouvait voir sa voiture par le rétroviseur. Il a déclaré qu'il y avait du gravier sur la partie ouest de la chaussée, sur une distance de 30 à 50 verges. Comme il franchissait la courbe, les roues arrière de sa voiture ont dérapé sur le gravier vers la droite et jusque sur l'accotement, ce qui a soulevé un nuage de poussière. A ce moment-là, il a perdu de vue la voiture de sa mère. Après avoir passé le virage, il s'est arrêté pour l'attendre. Comme elle n'arrivait pas il a fait demi-tour et a trouvé sa mère, l'appelante et la voiture renversée à 8 ou 10 verges de l'accotement gauche de la route.

Tant l'appelante que l'intimée ont fait appel au témoignage d'ingénieurs et d'experts, l'une pour démontrer que la courbe dans l'état mentionné plus haut constituait un piège ou un danger si l'on s'y engageait à la vitesse indiquée de 50 milles à l'heure environ et l'autre pour démontrer qu'entre 50 et 60 milles à l'heure, la courbe ne présentait pas de danger sérieux. L'accident est survenu vers 5h. 30 du soir, juste au moment où il commençait à faire noir. M^{me} Sorra a témoigné qu'elle roulait avec ses phares en code et qu'au moment de s'engager dans la courbe elle a pénétré dans un nuage de poussière qu'elle n'a vu qu'à la toute dernière minute. Il s'agissait de la poussière soulevée par la voiture de son fils. Au même moment son automobile s'est trouvée sur le gravier répandu sur la route et elle s'est mise à pivoter, pour ensuite tourner vers la gauche. M^{me} Sorra a alors perdu la maîtrise de sa voiture. Elle a témoigné qu'elle n'a vu ni le panneau à damier ni celui portant la flèche et elle impute le fait au nuage de poussière sus-mentionné. Elle ne savait pas qu'il y avait une courbe à cet endroit et elle ne s'en est rendu compte qu'à la toute dernière minute.

Après avoir passé en revue toute la preuve soumise, le savant juge de première instance a fait les constatations de fait suivantes, qu'il a énoncées dans ses motifs de jugement:

[TRANSLATION] 1. M^{me} Sorra conduisait à une vitesse de 40 à 50 milles à l'heure. La vitesse permise, selon

road was 50 miles per hour. Her car was in good condition and she was keeping a proper lookout. Her headlights were lighted and on the low beam. Her son, O. F. Sorra, was driving about 100 yards ahead of her. As he entered the curve he encountered gravel on the pavement. The rear of his car swerved to the right and onto the shoulder of the road which caused a volume of dust to rise.

2. This dust obscured the checkerboard sign in such a manner that Mrs. Sorra did not see it.

3. I believe that she saw the curve sign but was led by its appearance to expect a mild curve. Approximately at the same time that she realized she had to turn more sharply to the left, she encountered the gravel on the pavement. Her turning movement combined with the gravel caused her car to slew to the right and she lost control of it. The injury to the Plaintiff followed.

and as against the respondent he made the following findings of negligence:

A. Having regard to the sharpness of the curve shown in Exhibit no. 9A, a speed control sign ought to have been placed well to the east of such curve.

B. The curve sign shown in Exhibit no. 9A was misleading, indicating as it did a mild curve rather than a sharp curve.

C. The Defendant's employees were aware that there was some gravel on the pavement at a critical point after the grading on October 23rd. I find that there was in fact the fill of two standard size pails, that is from one to two cubic feet on the pavement at the most critical point and the failure to inspect the road and remove this gravel was negligence.

D. The road was improperly constructed in that the adverse superelevation made it difficult for a driver of a motor vehicle to take the curve at the permitted speed of 50 m.p.h.

and he concluded by finding the respondent 100 per cent at fault. He assessed the appellant's damages at \$22,086.16. There is no issue as to quantum involved in this appeal.

It had been urged that there was an onus on the appellant by reason of s. 106 of *The Highway Traffic Act*, R.S.O. 1960, c. 172, to establish that

la signalisation, était de 50 milles à l'heure. Sa voiture était en bon état et elle portait une attention suffisante. Ses phares étaient allumés et en code. M. O. F. Sorra, son fils, se trouvait à environ 100 verges en avant d'elle. Au moment de s'engager dans la courbe, celui-ci a touché le gravier sur la chaussée. L'arrière de sa voiture a dérapé vers la droite jusque sur l'accotement, ce qui a fait lever un nuage de poussière.

2. La poussière a caché le panneau à damier et M^{me} Sorra ne l'a pas vu.

3. Je crois que M^{me} Sorra a vu le panneau portant la flèche, mais que l'indication qu'il portait l'a amenée à s'attendre à un virage peu prononcé. Presque à l'instant où elle a rencontré le gravier sur la chaussée, elle s'est rendu compte qu'elle devait faire un virage à gauche beaucoup plus accentué. Le fait de tourner, ajouté à la présence du gravier a fait pivoter la voiture sur la droite de sorte qu'elle en a perdu la maîtrise. Il en est résulté que la demanderesse a été blessée.

Le juge de première instance a également conclu que l'intimée était en faute de la façon suivante:

[TRADUCTION] A. Si l'on tient compte de l'accentuation du virage montré à la pièce n° 9A, il aurait fallu mettre un panneau de limite de vitesse bien à l'est de la courbe.

B. La flèche que l'on peut voir à la pièce n° 9A était trompeuse, du faite qu'elle laissait prévoir une courbe légère plutôt qu'un virage prononcé.

C. Les préposés de la défenderesse étaient au courant qu'il y avait du gravier sur la chaussée à un endroit dangereux, après le nivelage du 23 octobre. Je conclus qu'il y en avait l'équivalent de deux seaux ordinaires, soit un ou deux pieds cubes de gravier, sur la chaussée à l'endroit le plus dangereux, et que le défaut d'examiner la route et d'enlever ce gravier constitue une négligence.

D. La route était mal construite du fait que le bombement rendait difficile pour un conducteur de prendre le virage à la vitesse-limite permise, soit 50 milles à l'heure.

et il en est venu à la conclusion que l'intimée était totalement responsable. Il a estimé les dommages de l'appelante à \$22,086.16. Le montant des dommages ne fait l'objet d'aucune contestation dans le présent pourvoi.

On a prétendu qu'en vertu de l'art. 106 de *The Highway Traffic Act*, S.R.O. 1960, c. 172, il incombait à l'appelante d'établir que M^{me} Sorra

Mrs. Sorra was not guilty of any negligence. The respondent raises the question in her factum by postulating:

Whether the (Plaintiff) Appellant has placed upon her the onus of disproving the negligence of the driver of the vehicle of the Defendant Renate Sorra, pursuant to the provisions of *The Highway Traffic Act*, R.S.O. 1960, c. 172, s. 106.

I am unable to see where s. 106 of *The Highway Traffic Act* has any relevance at all in the instant case. Subsection (2) of s. 106 states clearly that the section is not to apply in case of a collision between motor vehicles, etc., nor to an action brought by a passenger in a motor vehicle in respect of any injuries sustained while a passenger. The section, accordingly, has no application in the case of a claim by a passenger for injuries sustained while a passenger and that is the situation of the appellant here. The case, accordingly, falls to be determined without reference to s. 106 and the burden was on the appellant to establish negligence on the part of the respondent and for the respondent to establish negligence on the part of Mrs. Sorra and by s. 2 of *The Negligence Act*, R.S.O. 1960, c. 261, if there was negligence on the part of Mrs. Sorra the appellant cannot recover for the portion of the loss or damage attributable to Mrs. Sorra.

In the Court of Appeal Schroeder J.A., speaking for himself and Kelly J.A., appears to have retried the case on the merits and to have ignored the findings of fact made by Donohue J. on the conflicting evidence which he heard and assessed. He came to the conclusion that the accident was caused solely by the negligence of Mrs. Sorra and that there was no negligence on the part of the respondent. Laskin J.A., while agreeing that there was negligence on the part of Mrs. Sorra, was also of the view that there was negligence on the part of the respondent and would have apportioned responsibility equally between the driver of the Sorra car and the respondent.

I do not see how the majority in the Court of Appeal was justified in ignoring the evidence that the construction and maintenance of the curve in the condition it was in, namely, a 3° curve changing into a 10° curve and constructed so that, instead of being banked from the inner

ne s'était rendue coupable d'aucune négligence. L'intimée soulève cette question dans son factum en considérant comme établi:

[TRANSLATION] Que la demanderesse-appelante a le fardeau d'établir que la conductrice de l'automobile, soit la défenderesse Renate Sorra, n'a commis aucune négligence, d'après les dispositions de *The Highway Traffic Act*, S.R.O. 1960, c. 172, art. 106.

Je ne puis voir en quoi l'art. 106 de *The Highway Traffic Act* pourrait s'appliquer dans la présente affaire. Le paragraphe (2) de l'art. 106 décrète expressément que l'article ne s'applique pas au cas de collision entre véhicules automobiles, ni à l'action intentée par une personne qui a subi des blessures en voyageant dans une automobile. L'article ne s'applique donc pas à la réclamation en dommages d'un passager pour blessures qu'il a subies comme passager et c'est le cas de l'appelante ici. En conséquence, on ne peut invoquer l'art. 106 pour disposer de la présente affaire. Il incombait à l'appelante d'établir qu'il y avait eu négligence de la part de l'intimée et à l'intimée d'établir qu'il y avait eu négligence de la part de M^{me} Sorra. En vertu de l'art. 2 de *The Negligence Act*, S.R.O. 1960, c. 261, s'il y a eu négligence de la part de M^{me} Sorra, l'appelante ne peut recouvrer la partie de la perte ou des dommages imputables à M^{me} Sorra.

En Cour d'appel, le Juge d'appel Schroeder, parlant également au nom du Juge d'appel Kelly, semble avoir reconsidéré la cause au fond et n'avoir pas tenu compte des conclusions de fait énoncées par le Juge Donohue d'après les témoignages contradictoires qu'il a entendus et départagés. Le Juge d'appel Schroeder a conclu que l'accident résultait de la seule négligence de M^{me} Sorra et que l'intimée n'avait pas été négligente. Tout en considérant qu'il y avait eu négligence de la part de M^{me} Sorra, le Juge d'appel Laskin a estimé qu'il y avait eu aussi négligence de la part de l'intimée et il aurait divisé la responsabilité également entre M^{me} Sorra et l'intimée.

Je ne vois pas ce qui pouvait justifier la majorité en Cour d'appel de faire abstraction des témoignages sur la manière dont la courbe était construite et entretenue, savoir la variation de la courbure de 3° à 10° et le fait qu'au lieu d'être relevée à l'extérieur elle était bombée au centre.

to the outer edge, it inclined in fact from the inner to the outer edge, a condition which was described by some of the witnesses as dangerous and faulty construction. I am, therefore, unable to agree with the conclusion that there was no negligence on the part of the respondent. On the other hand, Mrs. Sorra's own testimony that she did not see either the curve or the checkerboard sign at all indicates that she was not keeping a proper lookout as she came to the curve and that her failure to see those signs was apt to, and did in fact, contribute to the accident that followed.

I would, accordingly, agree with Laskin J.A. and apportion the responsibility equally between Mrs. Sorra and the respondent and award the appellant damages in the sum of \$11,043.08 with costs here and in the Courts below.

Appeal allowed with costs, MARTLAND and RITCHIE JJ. dissenting.

Solicitors for the plaintiff, appellant: Thomson, Rogers, Toronto.

Solicitors for the defendant, respondent: Price, Barrett, Mills, Finlayson & Hollyer, Toronto.

ce que certains témoins ont décrit comme une construction fautive et dangereuse. Je ne puis donc accepter la conclusion que l'intimée n'ait fait preuve d'aucune négligence. D'autre part, le témoignage de M^{me} Sorra elle-même à l'effet qu'elle n'a aucunement vu ni la courbe, ni le panneau à damier prouve qu'elle ne portait pas suffisamment attention au moment de s'engager dans le virage et que le fait de n'avoir pas vu la signalisation était de nature à contribuer à l'accident qui s'est ensuivi et y a de fait contribué.

En conséquence, je suis de l'avis du Juge d'appel Laskin et je partage la responsabilité également entre M^{me} Sorra et l'intimée. J'adjuge la somme de \$11,043.08 à l'appelante à titre de dommages, avec dépens en cette Cour, à la Cour d'appel et en première instance.

Appel accueilli avec dépens, les JUGES MARTLAND et RITCHIE étant dissidents.

Procureurs de la demanderesse, appelante: Thomson, Rogers, Toronto.

Procureurs de la défenderesse, intimée: Price, Barrett, Mills, Finlayson & Hollyer, Toronto.
