

County of Parkland No. 31 Appellant;

and

Jerome Stetar, Gary Stetar, an infant suing by and with the consent of his next friend, Jerome Stetar; and Karen Stetar, an infant suing by and with the consent of her next friend, Jerome Stetar Respondents.

County of Parkland No. 31 Appellant;

and

Donald Woodrow in his own capacity and Donald Woodrow in his capacity as Administrator *ad litem* of the Estate of his infant daughter, deceased, Linda Woodrow Respondents.

1974: March 5, 6; 1974: October 23.

Present: Laskin C.J. and Martland, Dickson, Beetz and de Grandpré JJ.

ON APPEAL FROM THE SUPREME COURT OF ALBERTA, APPELLATE DIVISION

Highways—Obligation of municipality to keep roads in reasonable state of repair—Removal of crossroad warning sign unknown to county—Failure to discharge duties of inspection and maintenance—The Municipal Government Act, 1968 (Alta.), c. 68, ss. 176, 177, 178 (now R.S.A. 1970, c. 246, s. 178).

Negligence—Attribution of fault 75 per cent to one tort-feasor and 25 per cent to other tort-feasor—Nonsuit of plaintiffs in actions against one tort-feasor for failure to give timely notice—Plaintiffs entitled to recover 100 per cent of damages from other tort-feasor—Contribution not recoverable—The Tort-Feasors Act, R.S.A. 1955, c. 336, s. 4(1)(c) (now R.S.A. 1970, c. 365)—The Contributory Negligence Act, R.S.A. 1955, c. 56, s. 3(2) (now R.S.A. 1970, c. 65).

A collision involving two motor vehicles, one driven by the respondent Stetar and the other driven by one Poirier and owned by Edmonton Car Rentals Limited, occurred at the intersection of two rural roads in Alberta. Prior to the collision, Stetar, accompanied by the other respondents (Stetar's two children, his friend Woodrow and Woodrow's daughter) was proceeding in a northerly direction. At the same

Le Comté de Parkland N° 31 Appellant;

et

Jerome Stetar, Gary Stetar, un mineur autorisé par son représentant *ad litem*, Jerome Stetar; et Karen Stetar, une mineure autorisée par son représentant *ad litem*, Jerome Stetar Intimés.

Le Comté de Parkland N° 31 Appellant;

et

Donald Woodrow personnellement et Donald Woodrow en sa qualité d'administrateur *ad litem* de la succession de sa fille mineure décédée, Linda Woodrow Intimés.

1974: les 5 et 6 mars; 1974: le 23 octobre.

Présents: Le juge en chef Laskin et les juges Martland, Dickson, Beetz et de Grandpré.

EN APPEL DE LA DIVISION D'APPEL DE LA COUR SUPRÈME DE L'ALBERTA

Chemins publics—Obligation de la municipalité de tenir les routes en raisonnable état d'entretien—Enlèvement d'un panneau d'avertissement sans que le Comté en ait connaissance—Défaut de s'acquitter des obligations d'inspection et d'entretien—The Municipal Government Act, 1968 (Alberta), c. 68, art. 176, 177, 178 (maintenant R.S.A. 1970, c. 246, art. 178).

Négligence—Imputation de 75 pour cent de la responsabilité à un auteur du délit et de 25 pour cent à l'autre—Actions contre un auteur du délit déboutées en raison du défaut de donner l'avis en temps utile—Droit des demandeurs de recouvrer 100 pour cent des dommages de l'autre auteur du délit—Quote-part non recouvrable—The Tort-Feasors Act, R.S.A. 1955, c. 336, art. 4(1)c) (maintenant R.S.A. 1970, c. 365)—The Contributory Negligence Act, R.S.A. 1955, c. 56, art. 3(2) (maintenant R.S.A. 1970, c. 65).

Une collision entre deux voitures, l'une conduite par l'intimé Stetar et l'autre conduite par un certain Poirier et appartenant à Edmonton Car Rentals Limited, s'est produite au carrefour de deux routes rurales en Alberta. Avant la collision, Stetar, accompagné des autres intimés (les deux enfants Stetar, son ami Woodrow et la fille de celui-ci) se dirigeait en direction nord. Au même moment, Poirier, accompagné de

time, Poirier, who was accompanied by his wife and children, was approaching the intersection from the east. The intersection was not controlled by stop signs or other means and was uncommonly dangerous due to a ridge of land between the roads which effectively obscured the approach of westbound traffic from anyone in the position of Stetar coming from the south. Poirier had the right-of-way. In the ensuing collision the Woodrow child was killed and all other passengers of the two cars were injured.

Although the intersection was uncontrolled, the county had at an earlier date erected four crossroad warning signs for north, south, east and westbound traffic. However, for some time prior to the accident and unknown to the county, the sign posted for northbound traffic had been down.

Three actions were commenced: (1) Stetar and his two children sued Poirier, the car rental firm ("Car Rentals") and the county; Car Rentals and Poirier counterclaimed against Stetar and the county; (2) Mrs. Poirier and each of her three children sued Stetar and the county; (3) Mr. Woodrow on his own behalf and on behalf of his deceased daughter sued Stetar, Poirier, Car Rentals and the county. The actions were tried together. During the trial Woodrow *et al.* discontinued as against Stetar in the third action. The trial judge dismissed all actions against the county, including the counterclaims in the first action. He nonsuited the Poiriers and Car Rentals for failure to give notice in writing to the county of their respective claims and of their injuries as required by *The Municipal Government Act*, 1968 (Alta.), c. 68. He considered that ss. 177 and 178 of the same Act absolved the county. The trial judge found Stetar solely to blame. Stetar *et al.* in the first action and Woodrow *et al.* in the third action appealed to the Appellate Division of the Supreme Court of Alberta. No appeal against the nonsuit was taken by Mr. Poirier or by Car Rentals in the first action or by Mrs. Poirier *et al.* in the second action.

The majority in the Appellate Division held: (a) that Stetar was 75 per cent at fault and the county 25 per cent at fault; (b) that the Stetars and the Woodrows were entitled to recover from the county 25 per cent of any damages awarded to them; (c) as the action of the Poiriers and Car Rentals against the

son épouse et de ses enfants, approchait du même carrefour, venant de l'est. Le carrefour n'était signalisé d'aucune façon et il était particulièrement dangereux à cause d'une butte de terre entre les deux routes qui de fait empêchait quiconque, venant du sud comme Stetar, de voir un véhicule venant de l'ouest. Poirier avait priorité. Dans la collision qui s'est produite, la jeune Woodrow a été tuée et tous les autres passagers des deux voitures ont été blessés.

Bien que le carrefour ne fût pas signalisé, le Comté avait installé quelque temps auparavant quatre panneaux d'avertissement pour prévenir la circulation dans les quatre directions de l'existence de la croisée. Toutefois, le panneau placé à l'intention de la circulation en direction nord était par terre depuis un certain temps avant l'accident, sans que le Comté en ait eu connaissance.

Trois actions ont été intentées: (1) Stetar et ses deux enfants ont poursuivi Poirier, la compagnie de location de voitures («Car Rentals») et le Comté; Car Rentals et Poirier ont présenté une demande reconventionnelle contre Stetar et le Comté; (2) M^{me} Poirier et chacun de ses trois enfants ont poursuivi Stetar et le Comté; (3) M. Woodrow personnellement et au nom de sa fille décédée a poursuivi Stetar, Poirier, Car Rentals et le Comté. Les actions ont été entendues ensemble. Au cours du procès, Woodrow *et al.* ont produit dans la troisième action un désistement contre Stetar. Le juge de première instance a rejeté toutes les actions contre le Comté, y compris les demandes reconventionnelles dans la première action. Il a déclaré non recevables les actions de Poirier et de Car Rentals en raison du défaut de donner au Comté un avis par écrit de leur réclamation respective et de leurs dommages tel que requis par le *Municipal Government Act*, 1968 (Alberta), c. 68. Il a considéré que les art. 177 et 178 de la même loi exonéraient le Comté. Le juge de première instance a conclu que Stetar seul était responsable. Stetar *et al.* dans la troisième action ont interjeté appel à la Division d'appel de la Cour suprême de l'Alberta. Il n'y a eu aucun appel par Poirier ni par Car Rentals dans la première action ni par M^{me} Poirier *et al.* dans la seconde action à l'encontre de la décision déclarant leurs demandes irrecevables.

La majorité de la Division d'appel a décidé: (a) que Stetar était 75 pour cent responsable et le Comté 25 pour cent; (b) que les Stetar et les Woodrow avaient le droit de recouvrer du Comté 25 pour cent des dommages-intérêts qui leur avait été adjugés; (c) comme l'action des Poirier et de Car Rentals contre le

county had been dismissed at trial and no appeal taken, Stetar was liable for 75 per cent of the damages awarded but the county was under no liability to the Poiriers or to Car Rentals.

This Court shared the view of the Courts below that Stetar was negligent and that Poirier was not negligent. It also agreed that if the county had to bear some measure of responsibility for the accident, the proper apportionment was 75 per cent to Stetar and 25 per cent to the county. These questions were then considered: (a) Was the county under any duty, the breach of which contributed to the accident? (b) Could the Poiriers and Car Rentals recover 100 per cent of their damages from Stetar, although he was only 75 per cent responsible for the accident?

Held: The judgment of the Appellate Division should be varied.

In the absence of a warning sign the road on which the accident occurred was perilous in the extreme, and the county had, therefore, failed to discharge the statutory obligation imposed upon it by s. 176(1) of *The Municipal Government Act* to keep the road in a reasonable state of repair having regard to its character and the locality in which it was situated and through which it passed. By virtue of s. 178 the county was under no duty to place a traffic control device at the intersection and no cause of action would have arisen for failure to do so, but, having erected a warning sign, it came under a duty to make adequate and proper inspections to ensure the proper maintenance of the sign and under a duty to re-erect it when it knew or ought to have known that the sign was not in its proper position. The county failed to discharge those duties. Section 177(c) might have afforded a defence but to engage this section the county would have had to allege and prove that the sign was removed by someone other than a municipal official or employee or as a result of an act of vandalism, and the onus would be upon the county to show that affirmatively. The county failed to so prove.

As to the second question, the Poiriers and Car Rentals were entitled to recover 100 per cent of their damages from Stetar. Section 3(2) of *The Contributory Negligence Act*, R.S.A. 1955, c. 56 (now R.S.A. 1970, c. 65) provides that "where two or more persons are found at fault they are jointly and severally liable to the person suffering the damage or loss, but as between themselves . . . they are liable to make contribution to and indemnify each other in the

Comté avait été rejetée en première instance et qu'il n'y avait pas eu d'appel, Stetar était responsable de 75 pour cent des dommages-intérêts adjugés mais le Comté n'avait pas d'obligation envers les Poirier ni Car Rentals.

Cette Cour a été d'accord avec les cours d'instance inférieure que Stetar avait été négligent et que Poirier ne l'avait pas été. On s'est aussi entendu que si le Comté était en partie responsable de l'accident, une juste répartition de la faute serait 75 pour cent pour Stetar et 25 pour cent pour le Comté. Ces questions ont alors été examinées: (a) le Comté avait-il quelque obligation dont la violation a contribué à l'accident? (b) Les Poirier et Car Rentals pouvaient-ils recouvrer 100 pour cent de leurs dommages de Stetar, bien que celui-ci fût seulement 75 pour cent responsable de l'accident?

Arrêt: Le jugement de la Division d'appel doit être modifié.

Sans signal d'avertissement, le chemin était extrêmement dangereux et le Comté ne s'est donc pas acquitté de l'obligation légale qui lui était imposée par le par. (1) de l'art. 176 du *Municipal Government Act*, de maintenir le chemin public dans un état raisonnable d'entretien eu égard à la nature du chemin et de l'emplacement où il était situé et qu'il traversait. L'art. 178 n'imposait pas au Comté l'obligation d'installer un dispositif de signalisation au carrefour et s'il ne l'avait pas fait il n'y aurait pas eu de cause d'action. Mais après l'installation d'un panneau d'avertissement, le Comté se devait de faire des inspections suffisantes pour assurer l'entretien approprié du panneau et de le remettre en place lorsqu'il savait ou aurait dû savoir que celui-ci était déplacé. Le Comté n'a pas rempli ces obligations. L'alinéa c) de l'art. 177 aurait pu fournir un moyen de défense mais pour que cet article entre en jeu le Comté aurait dû alléguer et prouver que le panneau avait été enlevé par quelqu'un d'autre qu'un représentant ou un employé de la municipalité, ou par des vandales, et pour établir ce fait le Comté aurait eu le fardeau de la preuve. Le Comté ne l'a pas prouvé.

A l'égard de la seconde question, les Poirier et Car Rentals avaient le droit de recouvrer 100 pour cent de leurs dommages-intérêts de Stetar. Le par. (2) de l'art. 3 du *Contributory Negligence Act*, R.S.A. 1955, c. 56 (maintenant R.S.A. 1970, c. 65) prévoit que «lorsque deux personnes ou plus sont reconnues fautives, elles sont conjointement et solidairement responsables envers quiconque a subit le dommage ou la perte; mais . . . elles ont la responsabilité les unes envers les

degree in which they are respectively found to be at fault". Stetar had no enforceable claim for contribution against the county because of s. 4(1)(c) of *The Tort-Feasors Act*, R.S.A. 1955, c. 336 (now R.S.A. 1970, c. 365) which provides that "Where damage is suffered by any person as a result of a tort . . . any tort-feasor liable in respect of that damage may recover contribution from any other tort-feasor who is or would, if sued, have been liable in respect of the same damage, whether as a joint tort-feasor or otherwise". Section 4(1)(c) of the latter Act is specifically directed to the question of recovery as between tort-feasors and takes precedence over s. 3(2) of *The Contributory Negligence Act*. The failure of the Poiriers and Car Rentals to give timely notice of their intention to sue the county makes it impossible for Stetar to recover contribution from the county.

Hart v. Hall and Pickles, Ltd., [1968] 3 All E.R. 291, applied; *George Wimpey & Co. Ltd. v. British Overseas Airways Corp.*, [1954] 3 All E.R. 661, referred to.

APPEAL from a judgment of the Supreme Court of Alberta, Appellate Division, varying a judgment of Cullen J. Judgment appealed from varied.

J. D. Ross, for the appellant.

W. H. Veale, for the respondents Stetar and Woodrow *et al.*

John Maher, for Edmonton Car Rentals and Guy Poirier.

W. T. Pidruchney, for Louise Poirier.

The judgment of the Court was delivered by

DICKSON J.—The date was December 14, 1969, but the afternoon was warm and sunny. There had been a recent snowfall. Christmas was approaching and Jerome Stetar, accompanied by his two children and his friend Donald Woodrow and Woodrow's daughter drove out into the country to look for a Christmas tree. At about 3:45 p.m., driving northerly on a rural Alberta road they approached an intersection. Approaching the same intersection from the east was another car, driven by Guy

autres, d'effectuer entre elles une compensation calculée d'après l'importance relative attribuée à la faute de chacune d'elles.» Stetar n'avait pas de recours pour réclamer du Comté une contribution en raison de l'al. c) du par. (1) de l'art. 4 du *Tort-Feasors Act*, R.S.A. 1955, c. 336 (maintenant R.S.A. 1970, c. 365) qui prévoit que «Lorsqu'une personne subit un dommage à la suite d'un délit civil . . . tout auteur du délit responsable de ce dommage peut obtenir une contribution contre tout autre auteur qui est également responsable de ce dommage ou qui l'aurait été s'il avait été poursuivi, que ce soit en tant que co-auteur ou à tout autre titre.» L'al. c) du par. (1) de l'art. 4 de cette dernière loi vise directement la question de contribution entre les auteurs d'un délit et il doit prévaloir sur le par. (2) de l'art. 3 du *Contributory Negligence Act*. Le défaut des Poirier et de Car Rentals de donner au Comté l'avis de poursuite en temps utile empêche Stetar d'être compensé par le Comté.

Arrêt appliqué: *Hart v. Hall and Pickles, Ltd.*, [1968] 3 All E.R. 291. Arrêt mentionné: *George Wimpey & Co. Ltd. v. British Overseas Airways Corp.*, [1954] 3 All E.R. 661.

POURVOI à l'encontre d'un arrêt de la Division d'appel de la Cour suprême de l'Alberta qui a modifié un jugement du juge Cullen. Arrêt dont il y a appel modifié.

J. D. Ross, pour l'appelant.

W. H. Veale, pour les intimés Stetar et Woodrow *et al.*

John Maher, pour Edmonton Car Rentals et Guy Poirier.

W. T. Pidruchney, pour Louise Poirier.

Le jugement de la Cour a été rendu par

LE JUGE DICKSON—14 décembre 1969, temps clair et doux, chute de neige récente, Noël approchait. Jerome Stetar, accompagné de ses deux enfants, de son ami Donald Woodrow et de la fille de celui-ci, roulait vers la campagne à la recherche d'un arbre de Noël. Vers 15 h 45, en direction nord sur une route rurale de l'Alberta, le groupe approcha d'un carrefour. Une autre voiture venant de l'est, conduite par Guy Poirier, accompagné de sa femme et de ses trois enfants, approchait du même carrefour. Cette

Poirier, in which Mrs. Poirier and her three children were passengers. The car was owned by Edmonton Car Rentals Ltd. which I will refer to as "Car Rentals". Poirier's speed was 30 miles per hour and Stetar's speed was 40 and 45 miles per hour. The intersection was not controlled by stop signs or other means and was uncommonly dangerous due to a ridge of land between the two roads which effectively obscured the approach of westbound traffic from anyone in the position of Stetar coming from the south. Poirier had the right-of-way. In the ensuing collision the Woodrow child was killed and all other passengers of the two cars were injured.

Although the intersection was uncontrolled, the county had sensibly at an earlier date erected four crossroad warning signs for north, south, east and westbound traffic. Unhappily, at the time of the accident the sign posted for northbound traffic had been down for a period which from the evidence cannot be stated with any degree of precision but would seem to have been for not less than one month and not more than six months.

In May of 1971, some seventeen months following the accident, the crossroad warning sign which formerly faced northbound traffic was pointed out to Mr. Connors, an insurance adjuster, by Mr. Hennig, a farmer who lived in the district. The sign was in the east ditch of the road. A pipe approximately two inches in diameter had been affixed to the sign but had been broken off two or three inches below the bottom of the sign. At least two persons were aware before the accident that the sign was down. One was Hennig and the other Constable Cameron of the R.C.M.P. whose detachment carried out police duties within the county. It would appear neither communicated the fact to the county.

Three actions were commenced: (1) Mr. Stetar and his two children sued Mr. Poirier, Car Rentals and the County of Parkland No. 31; Car Rentals and Mr. Poirier counterclaimed against Stetar and the county; (2) Mrs. Poirier

dernière voiture appartenait à Edmonton Car Rentals Ltd., que j'appellerai «Car Rentals». Poirier circulait à 30 milles à l'heure et Stetar entre 40 et 45. Le carrefour n'était signalisé d'aucune façon et il était particulièrement dangereux à cause d'une butte de terre entre les deux routes qui de fait empêchait quiconque, venant du sud comme Stetar, de voir un véhicule venant de l'ouest. Poirier avait priorité. Dans la collision qui s'est produite, la jeune Woodrow a été tuée et tous les autres passagers des deux voitures ont été blessés.

Bien que le carrefour ne fût pas signalisé, le Comté avait judicieusement installé quelque temps auparavant quatre panneaux d'avertissement pour prévenir la circulation dans les quatre directions de l'existence de la croisée. Malheureusement, au moment de l'accident, le panneau placé à l'intention de la circulation en direction nord était par terre depuis un certain temps dont la preuve n'a pu préciser la durée mais il semblerait que ce fût depuis au moins un mois sans toutefois dépasser six mois.

En mai 1971, quelque dix-sept mois après l'accident, M. Hennig, un fermier de la région, a montré à M. Connors, un évaluateur, le panneau qui autrefois était orienté vers la circulation en direction nord. Le panneau était dans le fossé du côté est de la route. Un tuyau d'environ deux pouces de diamètre avait été apposé au panneau mais avait été brisé à deux ou trois pouces du bas de celui-ci. Avant l'accident, au moins deux personnes ont eu connaissance que le panneau était par terre. L'une de ces personnes était M. Hennig et l'autre le constable Cameron de la Gendarmerie Royale dont le détachement patrouillait le comté. Il semblerait que ni l'un ni l'autre n'en aient avisé les autorités du comté.

Trois actions ont été intentées: (1) M. Stetar et ses deux enfants ont poursuivi M. Poirier, Car Rentals et le comté de Parkland N° 31; Car Rentals et M. Poirier ont présenté une demande reconventionnelle contre Stetar et le Comté; (2)

and each of her three children sued Stetar and the county; (3) Mr. Woodrow on his own behalf and on behalf of his deceased daughter sued Stetar, Poirier, Car Rentals and the county. The actions were tried together. During the trial Woodrow *et al.* discontinued as against Stetar in the third action. The trial judge, Cullen J., dismissed all actions against the County of Parkland No. 31, including the counterclaims in the first action. He nonsuited the Poiriers and Car Rentals for failure to give notice in writing to the county of their respective claims and of their injuries as required by *The Municipal Government Act*, 1968 (Alta.), c. 68. He considered that ss. 177 and 178 of the same Act to which I shall shortly refer absolved the county. The trial judge found Stetar solely to blame. Stetar *et al.* in the first action and Woodrow *et al.* in the third action appealed to the Appellate Division of the Supreme Court of Alberta. No appeal against the nonsuit was taken by Mr. Poirier or by Car Rentals in the first action or by Mrs. Poirier *et al.* in the second action.

The majority in the Appellate Division (Allen and Sinclair JJ.A.) held: (a) that Stetar was 75 per cent at fault and the County of Parkland 25 per cent at fault; (b) that the Stetars and the Woodrows were entitled to recover from the county 25 per cent of any damages awarded to them; (c) as the action of the Poiriers and Car Rentals against the county had been dismissed at trial and no appeal taken, Stetar was liable for 75 per cent of the damages awarded but the county was under no liability to the Poiriers or to Car Rentals. Kane J.A., dissenting, would have affirmed the judgment at trial. Leave to appeal to this Court from the majority judgment of the Appellate Division was granted to the County of Parkland No. 31. Stetar *et al.* and Woodrow *et al.* filed and served a notice of intention to vary so as to provide that the County of Parkland was 100 per cent liable.

M^{me} Poirier et chacun de ses trois enfants ont poursuivi Stetar et le Comté; (3) M. Woodrow personnellement et au nom de sa fille décédée a poursuivi Stetar, Poirier, Car Rentals et le Comté. Les actions ont été entendues ensemble. Au cours du procès, Woodrow *et al.* ont produit dans la troisième action un désistement contre Stetar. Le juge de première instance, le juge Cullen, a rejeté toutes les actions contre le comté de Parkland N° 31, y compris les demandes reconventionnelles dans la première action. Il a déclaré non recevables les actions des Poirier et de Car Rentals en raison du défaut de donner au Comté un avis par écrit de leur réclamation respective et de leurs dommages tel que requis par le *Municipal Government Act*, 1968 (Alta.) c. 68. Il a considéré que les art. 177 et 178 de la même loi, articles auxquels je me reporterai un peu plus loin, exonéraient le Comté. Le juge de première instance a conclu que Stetar seul était responsable. Stetar *et al.* dans la première action et Woodrow *et al.* dans la troisième action ont interjeté appel à la Division d'appel de la Cour suprême de l'Alberta. Il n'y a eu aucun appel par M. Poirier ni par Car Rentals dans la première action ni par M^{me} Poirier *et al.* dans la seconde action à l'encontre de la décision déclarant leurs demandes irrecevables.

La majorité de la Division d'appel (les juges d'appel Allen et Sinclair) a décidé: (a) que Stetar était 75 pour cent responsable et le comté de Parkland 25 pour cent; (b) que les Stetar et les Woodrow avaient le droit de recouvrer du Comté 25 pour cent des dommages-intérêts qui leur avaient été adjugés; (c) comme l'action des Poirier et de Car Rentals contre le Comté avait été rejetée en première instance et qu'il n'y avait pas eu d'appel, Stetar était responsable de 75 pour cent des dommages-intérêts adjugés mais le Comté n'avait pas d'obligation envers les Poirier ou Car Rentals. Le juge d'appel Kane, dissident, aurait confirmé le jugement de première instance. Autorisation d'appeler à cette Cour du jugement majoritaire de la Division d'appel a été accordée au comté de Parkland N° 31. Stetar *et al.* et Woodrow *et al.* ont produit et signifié un avis de demande de modi-

Subsequently leave was granted to Stetar *et al.* and Woodrow *et al.* to cross-appeal as against Poirier, Car Rentals and Mrs. Poirier *et al.* by filing and serving a notice of intention to vary so as to provide that Poirier was liable jointly and severally with the county. Still later, a notice of intention to vary was filed by Poirier, Car Rentals and Mrs. Poirier *et al.* against Stetar so as to provide that Stetar was 100 per cent liable.

This all seems rather complicated but essentially, from the plethora of proceedings, two questions emerge. Before touching them I may say that I share the view of the Courts below that Stetar was negligent and that Poirier was not negligent. Stetar in violation of *The Highway Traffic Act* failed to yield the right-of-way to Poirier. I also agree that if the County of Parkland No. 31 must bear some measure of responsibility for the accident, the proper apportionment is 75 per cent to Stetar and 25 per cent to the county. That leaves for consideration these questions:

- (a) Was the County of Parkland No. 31 under any duty, the breach of which contributed to the accident?
- (b) Can the Poiriers and Car Rentals recover 100 per cent of their damages from Stetar, although he was only 75 per cent responsible for the accident? They say that having paid them 100 per cent of their claims Stetar can recover 25 per cent from the county. Stetar and the county, on the other hand, say, and the majority of the Appellate Division were of the same mind, that having lost in their action against the county and having failed to appeal, the Poiriers and Car Rentals cannot now collect indirectly from the county what they could not collect directly.

The following statute law of the Province of Alberta bears on the legal position of the

fication en vue de faire déclarer le comté de Parkland 100 pour cent responsable. Subséquemment il a été accordé à Stetar *et al.* et à Woodrow *et al.* l'autorisation d'interjeter un pourvoi incident contre Poirier, Car Rentals et M^{me} Poirier *et al.* par la production et la signification d'un avis de demande de modification pour faire déclarer Poirier conjointement et solidairement responsable avec le Comté. Encore un peu plus tard, un avis de demande de modification a été produit par Poirier, Car Rentals et M^{me} Poirier *et al.* contre Stetar pour faire déclarer Stetar 100 pour cent responsable.

Tout cela semble plutôt complexe mais cette pléthore de procédures, donne essentiellement lieu à deux questions. Avant de les aborder, je dirai que je suis d'accord avec les cours d'instance inférieure que Stetar a été négligent et que Poirier ne l'a pas été. Stetar, à l'encontre des dispositions du *Highway Traffic Act*, n'a pas donné priorité de passage à Poirier. Je suis aussi d'avis que si le comté de Parkland N° 31 est en partie responsable de l'accident, une juste répartition de la faute serait 75 pour cent pour Stetar et 25 pour cent pour le Comté. Il reste à examiner les questions suivantes:

- a) Le comté de Parkland N° 31 avait-il quelque obligation dont la violation a contribué à l'accident?
- b) Est-ce que les Poirier et Car Rentals peuvent recouvrer 100 pour cent de leurs dommages-intérêts de Stetar, bien que celui-ci soit seulement 75 pour cent responsable de l'accident? Selon eux, Stetar, après avoir payé 100 pour cent de leurs réclamations, pourrait en recouvrer 25 pour cent du Comté. D'autre part, selon Stetar et le Comté, et la majorité de la Division d'appel a été du même avis, comme les Poirier et Car Rentals n'ont pas obtenu gain de cause dans leur action contre le comté et n'ont pas interjeté appel, ils ne peuvent maintenant recouvrer indirectement du Comté ce qu'il ne pourraient obtenir directement.

Les dispositions législatives suivantes de la province de l'Alberta portent sur la position

county: s. 221 of *The Highway Traffic Act*, 1967 (Alta.), c. 30:

(1) The council of a municipality may authorize the placing, erecting or marking of traffic control devices at such locations as are considered necessary for controlling highways subject to its direction, control and management.

Section 2, para. 28 of the same Act:

“traffic control device” means any sign, signal, marking or device placed, marked or erected under the authority of this Act for the purpose of regulating, warning, or guiding traffic;

Section 176 of *The Municipal Government Act*, *supra*:

(1) Every public road, street, bridge, highway, square, alley or other public place that is subject to the direction, management and control of the council including all crossings, sewers, culverts and approaches, grades, sidewalks and other works made or done therein or thereon by the municipality or any other person with the permission of the council shall be kept in a reasonable state of repair by the municipality, having regard to

- (a) the character of the road, street, bridge, highway, square, alley, public place or work made or done therein or thereon, and
- (b) the locality in which it is situated or through which it passes,

and if the municipality fails to keep it in a reasonable state of repair, the municipality is civilly liable for all damages sustained by any person by any reason of its default, in addition to being subject to any punishment provided by law.

Section 177:

Default under section 176 shall not be imputed to a municipality in any action

(a) Without proof by the plaintiff that the municipality knew or should have known of the disrepair of the road or other work, or

(b) if the municipality proves that it had not actual or constructive notice of the disrepair or that it took reasonable means to prevent the disrepair arising, or

(c) where any traffic control device has been defaced, removed or destroyed by someone other

juridique du Comté: article 221 du *Highway Traffic Act*, 1967 (Alta.), c. 30:

[TRADUCTION] (1) Le conseil d'une municipalité peut autoriser que soient placés, installés ou marqués des dispositifs de signalisation aux endroits où ils sont considérés nécessaires pour signaliser les routes qui sont sous l'autorité, le contrôle et la gestion de la municipalité.

Le paragraphe 28 de l'art. 2 de la même Loi:

[TRADUCTION] L'expression «dispositif de signalisation» signifie tout panneau, signal, marque ou appareil placé, marqué, ou installé en vertu de la présente loi au fins de réglementer, d'avertir ou d'orienter la circulation;

L'article 176 du *Municipal Government Act*, *supra*:

[TRADUCTION] (1) Tous les chemins publics, les rues, les ponts, les routes, les places, les ruelles ou autres endroits publics qui sont sous l'autorité, la gestion et le contrôle du conseil, y compris tous les passages, les égouts, les ponceaux et leurs approches, les rampes, les trottoirs et autres ouvrages faits ou installés dans ces endroits par la municipalité ou par toute autre personne avec la permission du conseil doivent être tenus en raisonnable état d'entretien par la municipalité, eu égard

- a) à la nature du chemin, de la rue, du pont, de la route, de la place, de la ruelle, de l'endroit public, ou de l'ouvrage fait ou installé en ces endroits, et
- b) à l'emplacement où ils sont situés ou qu'ils traversent,

et si la municipalité ne les maintient pas dans un état raisonnable d'entretien, elle est civilement responsable de tous dommages subis par toute personne résultant de son défaut, en plus d'être passible des sanctions prévues par la loi.

Article 177:

Une municipalité poursuivie en raison du défaut prévu à l'art. 176 ne sera pas tenue responsable

a) A moins que le demandeur n'établisse que la municipalité connaissait ou aurait dû connaître le mauvais état d'entretien du chemin ou autre ouvrage, ou

b) si la municipalité établit qu'elle n'a pas eu directement ni indirectement connaissance du mauvais état d'entretien ou qu'elle a pris les moyens raisonnables pour le prévenir, ou,

c) lorsque le dispositif de signalisation a été détérioré, enlevé ou détruit par quelqu'un d'autre qu'un

than a municipal official or employee, or as a result of an act of vandalism, without proof by the plaintiff that the municipality knew of the defacement, removal or destruction, and failed to restore, repair or replace the traffic control sign in a reasonable period of time.

Section 178:

No action shall be brought against a municipality for the recovery of damages caused

(a) by the presence or absence or insufficiency of any wall, fence or guardrail, railing, curb, pavement, markings, traffic control device, illumination device or barrier adjacent to or in, along or upon the highway

In my opinion the county failed to discharge the statutory obligation imposed upon it by s. 176(1) of *The Municipal Government Act* to keep the public road on which the accident occurred in a reasonable state of repair having regard to the character of the road and the locality in which it was situated and through which it passed. The road was subject to the direction, management and control of the county. In *The Queen v. Jennings et al.*¹, at p. 537, Mr. Justice Cartwright, as he then was, said:

The appellant contends that failure to maintain a stop sign as required by the relevant statute and regulations does not amount to "default to keep the King's Highway in repair". In the Courts below this submission has been unanimously rejected and, in my opinion, rightly so. It has been repeatedly held in Ontario that where a duty to keep a highway in repair is imposed by statute the body upon which it is imposed must keep the highway in such a condition that travellers using it with ordinary care may do so with safety. The danger created by the failure to maintain the required stop signs marking a through highway is too obvious to require comment. On this branch of the matter I agree with and wish to adopt the reasons of McGillivray J.A.

It is plain from the evidence that anyone using, with ordinary care, the road on which Mr. Stetar travelled could not do so in any degree of

employé ou un représentant de la municipalité, ou par des vandales, sauf si le demandeur établit que la municipalité savait que le dispositif avait été détérioré, enlevé ou détruit et qu'elle a omis de le rétablir, de le réparer ou de le remplacer dans un délai raisonnable.

Article 178:

Aucune action ne peut être intentée contre une municipalité pour recouvrer des dommages-intérêts causés

a) par la présence, l'absence ou l'insuffisance d'un mur, d'une clôture ou d'un garde-fou, d'un parapet, de pavage, de marques, d'un dispositif de signalisation, d'un dispositif d'éclairage ou d'une barrière sur, près ou le long de la route

A mon avis, le Comté ne s'est pas acquitté de l'obligation légale qui lui était imposée par le par. (1) de l'art. 176 du *Municipal Government Act*, de maintenir le chemin public où l'accident s'est produit dans un état raisonnable d'entretien eu égard à la nature du chemin et de l'emplacement où il était situé et qu'il traversait. Le chemin était sous l'autorité, la gestion et le contrôle du Comté. Dans *La Reine c. Jennings et al.*¹, à la p. 537, M. le juge Cartwright, alors juge puîné, déclarait:

[TRADUCTION] L'appelante prétend que l'omission de maintenir un signal d'arrêt tel que requis par la loi et les règlements pertinents n'équivaut pas à «défaut de maintenir les routes royales en bon état d'entretien». Devant les tribunaux d'instance inférieure, cette prétention a été rejetée à l'unanimité et, selon moi, à juste titre. Il a été décidé à maintes reprises en Ontario que lorsque l'obligation de maintenir une route en bon état d'entretien est légalement imposée à un organisme, celui-ci doit maintenir la route dans un état permettant à ceux qui l'empruntent en prenant des précautions ordinaires, d'y circuler en sécurité. Le danger créé par le défaut de maintenir les signaux d'arrêt requis pour indiquer une route principale est tellement évident qu'il se passe de commentaires. Sur cette question je souscris aux motifs du juge d'appel McGillivray que je veux faire miens.

Il ressort clairement de la preuve que personne, en prenant des précautions ordinaires, n'aurait pu circuler sur le chemin qu'a emprunté

¹ [1966] S.C.R. 532.

¹ [1966] R.C.S. 532.

safety. In the absence of a warning sign the road was perilous in the extreme. It follows that unless the county is absolved by s. 177 or s. 178 of *The Municipal Government Act*, the county must be held liable for the damages sustained by reason of its default. *The Highway Improvement Act*, R.S.O. 1960, c. 171, under consideration in the *Jennings* case, did not contain provision analogous to ss. 177 and 178 of *The Municipal Government Act* of Alberta.

It would seem from s. 178 that the County of Parkland No. 31 was under no duty to place a traffic control device at the intersection in question and no cause of action would have arisen for failure to do so, but, having erected a warning sign, the county in my view came under a duty to make adequate and proper inspections to ensure the proper maintenance of the sign and under a duty to re-erect it when the county knew or ought to have known that the sign was not in its proper position to give warning to northbound traffic of the dangerous intersection. The county failed to discharge those duties.

Section 177(c) might have afforded a defence but to engage this section the county would have had to allege and prove that the sign was removed by someone other than a municipal official or employee or as a result of an act of vandalism, and the onus would be upon the county to show that affirmatively. The county failed to call any evidence at trial. The trial judge however said:

The sign had been supported on a pipe and this pipe had been broken two inches below the sign. It would be hard to conceive of a municipality having done this to the sign. There is an inference, albeit a weak inference, that this had been done by someone other than the municipality.

With respect, there is nothing to support that inference. There is no reliable evidence to suggest by whom or in what manner the sign was removed. The breaking of a two-inch pipe would require the application of great force and if one were to speculate it is just as likely that

M. Stetar et être quelque peu en sûreté. Sans signal d'avertissement, le chemin était extrêmement dangereux. Il s'ensuit qu'à moins que le Comté ne soit exonéré par les art. 177 et 178 du *Municipal Government Act*, il doit être tenu responsable des dommages qui résultent de son défaut. Le *Highway Improvement Act*, R.S.O. 1960, c. 171, dont il était question dans l'affaire *Jennings*, n'avait pas de disposition semblable aux art. 177 et 178 du *Municipal Government Act* de l'Alberta.

Il semblerait que l'art. 178 n'imposait pas au comté de Parkland N° 31 l'obligation d'installer un dispositif de signalisation au carrefour en question et s'il ne l'avait pas fait il n'y aurait pas eu de droit d'action. Mais après l'installation d'un panneau d'avertissement, le Comté se devait, à mon avis, de faire des inspections suffisantes pour assurer l'entretien approprié du panneau et de le remettre en place lorsqu'il savait ou aurait dû savoir que le panneau n'était plus placé de façon à prévenir la circulation en direction nord de l'approche du carrefour dangereux. Le Comté n'a pas rempli ses obligations.

L'al. c) de l'art. 177 aurait pu fournir un moyen de défense mais pour que cet article entre en jeu le Comté aurait dû alléguer et prouver que le panneau avait été enlevé par quelqu'un d'autre qu'un représentant ou un employé de la municipalité, ou par des vandales, et pour établir ce fait le Comté aurait eu le fardeau de la preuve. Le Comté n'a pas convoqué de témoin au procès. Le juge de première instance a cependant déclaré:

[TRADUCTION] Le panneau avait été installé sur un tuyau qui a été brisé à deux pouces au-dessous du panneau. Il est difficile de concevoir que cela ait été fait par la municipalité. On peut tirer une conclusion, même s'il s'agit d'une conclusion fragile, que quelqu'un d'autre que la municipalité en est l'auteur.

Avec respect, il n'y a rien à l'appui de cette conclusion. Il n'y a pas de preuve sérieuse pour indiquer par qui ou de quelle façon le panneau a été enlevé. Il faudrait un coup très violent pour briser un tuyau de deux pouces et si l'on veut spéculer le tuyau peut avoir été brisé aussi bien

the pipe was knocked down by snow clearing or road maintenance equipment of the county as by vandals. The plain fact is that the county did not prove, nor indeed attempt to prove, that the removal of the pipe was the act of someone other than a municipal official or employee or an act of vandalism.

Mr. Justice Kane, dissenting in the Appellate Division, was of the opinion there were sufficient *indicia* to warn Stetar of the approaching intersection and the collision was due entirely to his failure to maintain a proper look-out. It is true that photographic Exhibits 7 and 8 show a power line and a barbed wire fence at Stetar's side of the road, which turn off to the east at about the southern boundary of the intersection. Exhibit 7, however, was taken from the west side of the road facing in a north-easterly direction and can not be relied upon as a fair portrayal of what was visible to one approaching the intersection directly from the south, and I confess I find little in the winter scene depicted in Exhibit 8 to alert a car driver approaching at 40 to 45 miles an hour that an intersection and latent catastrophe are imminent. It was then suggested Stetar knew that in Western Canada there is an intersecting road every one or two miles and this should have put him on the *qui-vive* but I am unaware of any authority which obliges the driver of an automobile to drive with one eye on his odometer. The best evidence as to the nature of the intersection and approach to it comes from those who actually drove to it and through it. None of these persons found the features to which I have referred to be helpful as a warning. At the risk of unduly protracting these reasons, I would like to quote verbatim the evidence of the witnesses who were not parties to the proceedings and were familiar with the intersection:

Constable Cameron of the R.C.M.P.

Q. Prior to, or on December 14th, 1969, had you ever approached the intersection from the south, travelling in a northerly direction?

A. Yes, I have.

par l'outillage du comté utilisé pour l'enlèvement de la neige ou l'entretien de la route que par des vandales. De fait, le Comté n'a pas prouvé, ni même tenté de prouver, que l'enlèvement du tuyau pouvait être imputé à quelqu'un d'autre qu'un employé ou un représentant de la municipalité, ou à un vandale.

M. le juge Kane, dissident à la Division d'appel, était d'opinion qu'il y avait suffisamment d'indices pour prévenir Stetar qu'il approchait d'un carrefour et que la collision résulte entièrement de son manque de vigilance. Il est vrai que les photographies, les pièces 7 et 8, montrent sur le côté de la route où circulait Stetar une ligne de transmission d'énergie et une clôture de fil de fer barbelé, qui tournent à l'est près de la limite sud du carrefour. Cependant, la photographie n° 7 a été prise du côté ouest de la route en regardant dans la direction nord-est mais on ne peut la considérer comme un portrait exact de ce qui était visible à quelqu'un approchant du carrefour directement du sud; et j'admetts voir peu dans le paysage d'hiver représenté par la pièce 8 ce qui indiquerait à un conducteur roulant à une vitesse de 40 à 45 milles à l'heure qu'il approche d'un carrefour et court un danger. On a alors mentionné que Stetar savait que dans l'ouest canadien, à chaque mille ou deux, il y a un chemin transversal et qu'ainsi il aurait dû être sur le *qui-vive*, mais je ne connais aucune autorité qui oblige le conducteur d'un véhicule automobile à surveiller continuellement l'odomètre. La meilleure preuve quant au caractère du carrefour et de son approche est fournie par les témoins qui y sont effectivement passés. Nul d'entre eux n'a considéré que les indices que je viens de mentionner pouvaient servir d'avertissement utile. Au risque de prolonger indûment ces motifs, j'aimerais citer textuellement les déclarations des témoins qui n'étaient pas parties aux procédures mais qui connaissaient bien le carrefour.

Le constable Cameron de la Gendarmerie royale du Canada

[TRADUCTION] Q. Vous êtes-vous, le 14 décembre 1969 ou avant cette date, approché du carrefour du sud, en direction nord?

R. Oui.

Q. Would you tell the Court, please, what you observed as to visibility of the intersection?

A. Well without prior knowledge of the intersection I believe it to be practically impossible to tell that there was an intersection there. It is probably one of the worst intersections that I have seen as far as visibility of traffic, it was very poor.

As I say the intersection itself was situated on the top of a hill which precluded any previous warning without a sign of an intersection.

Q. And as you say there was no sign?

A. There was no sign.

Mr. Connors—an insurance adjuster

Q. Would you describe, please, what you have to say as to the visibility of the intersection as you approached it from the south?

A. Well, the view to the east was completely obstructed by a bank on the east side of the road, you could not see the intersection until you were right in it.

Q. And how far would you be from the intersection before you were aware that there was an intersection there?

A. Well, there is a power pole on the southeast corner, and you are past it before you can see the intersection, you have to be right in it before you can see it.

Mr. Weir—a civil engineer and land surveyor

Q. Would you describe for the Court, please, what your visibility was as you approached the intersection from the south?

A. There is no—as you approached from the south there is no indication of a—that you are coming to an intersection until you are right at the intersection.

and later:

Q. As you are about 45 feet from the middle of the intersection you are aware that an intersection exists?

A. Yes, there was no indication before you get to that point.

Q. And approximately how many feet would that be from the south boundary of the intersection?

A. 25 to 30 feet, something like that.

Mr. Schuster—Secretary-Treasurer of the County of Parkland No. 31, on discovery

Q. Pourriez-vous dire à la Cour, s'il vous plaît, ce que vous avez remarqué quant à la visibilité du carrefour?

R. Bien, à moins de connaître l'existence du carrefour je crois qu'il est pratiquement impossible de dire qu'il y a là une croisée. En ce qui concerne la visibilité c'est probablement l'un des pires carrefours que j'aie vu; la visibilité était très pauvre.

Le carrefour lui-même était sur le haut d'une colline de sorte que sans panneau avertisseur rien n'indiquait sa présence.

Q. Et vous dites qu'il n'y avait pas de panneau?

R. Il n'y en avait pas.

M. Connors—an évaluateur

[TRADUCTION] Q. Voulez-vous dire ce que vous savez, s'il vous plaît, quant à la visibilité du carrefour lorsque vous vous en approchez venant du sud?

R. Bien, la visibilité à l'est était complètement obstruée par un talus sur le côté est de la route, vous ne pouviez pas voir le carrefour avant d'y être.

Q. Et à quelle distance du carrefour pouvez-vous vous rendre compte de sa présence?

R. Bien, il y a un poteau de ligne de transmission au coin sud-est, et vous devez le dépasser avant de voir le carrefour, vous devez y être pour le voir.

M. Weir—an ingénieur civil et arpenteur géomètre

Q. Voulez-vous dire à la Cour, s'il vous plaît, ce que vous pouviez voir lorsque vous vous approchez du carrefour, venant du sud?

R. Il n'y a pas—lorsque vous venez du sud il n'y a pas d'indication d'un—que vous vous dirigez vers un carrefour avant d'y être effectivement rendu.

et plus loin:

[TRADUCTION] Q. A environ 45 pieds du milieu du carrefour vous vous rendez compte de sa présence?

R. Oui, il n'y a pas d'indication avant d'arriver à ce point.

Q. Et cela serait combien de pieds environ de la limite sud du carrefour?

R. 25 à 30 pieds, quelque chose comme ça.

M. Schuster—Secrétaire-trésorier du comté de Parkland N° 31, à l'interrogatoire préalable

A. It would be pretty difficult to see the intersection itself without a sign at the intersection.

This evidence tends to confirm Constable Cameron's impression that "it was an extremely dangerous intersection."

And there is this finding by the trial judge: "Now the evidence indicates that so far as Stetar was concerned this was a blind intersection."

In the face of all of this it does seem to me to be placing an unwarranted and undue burden on Mr. Stetar to hold that he should have been sensitive to the approaching intersection and that the absence of the warning sign was not a material factor contributing to the accident. I agree with the majority of the Appellate Division that the County of Parkland No. 31 is liable in part for the accident.

The second question is whether the Poiriers and Car Rentals can recover 100 per cent of their damages from Stetar having regard to (a) the attribution of fault 75 per cent to Stetar and 25 per cent to the county; (b) the nonsuit of the Poiriers and Car Rentals in their actions against the county for their failure to give timely notice; (c) the authorities which support the proposition that s. 4(1)(c) of *The Tort-Feasors Act*, R.S.A. 1955, c. 336 (now R.S.A. 1970, c. 365) and its English counterpart, s. 6(1)(c) of the *Law Reform (Married Women and Tortfeasors) Act*, 1935, do not admit of a claim for contribution by one tort-feasor against another when that other has been sued by the injured person and held not liable: *George Wimpey & Co. v. British Overseas Airways Corporation*²; *Aleman v. Blair and Canadian Sugar Factories Ltd.*³; *Hart v. Hall and Pickles, Ltd.*⁴. Section 4(1)(c) of the *Tort-Feasors Act* of Alberta provides:

R. Il serait très difficile de voir le carrefour sans un panneau au carrefour même.

La preuve tend à confirmer l'impression du constable Cameron que [TRADUCTION] «c'était un carrefour extrêmement dangereux».

Et il y a cette conclusion du juge de première instance: [TRADUCTION] «La preuve indique qu'en ce qui concerne Stetar, il s'agissait d'un carrefour invisible».

En présence de tous ces faits, il me semble injuste de maintenir que M. Stetar aurait dû pressentir le carrefour et que l'absence d'un panneau avertisseur n'a pas été un facteur important de l'accident. Je partage l'opinion de la majorité de la Division d'appel que le comté de Parkland N° 31 est partiellement responsable de l'accident.

La seconde question est de savoir si les Poirier et Car Rentals peuvent recouvrer 100 pour cent de leurs dommages-intérêts de Stetar eu égard (a) à l'imputation de 75 pour cent de la responsabilité à Stetar et de 25 pour cent au Comté, (b) au fait que les Poirier et Car Rentals aient été déboutés de leur action contre le Comté en raison de leur défaut de donner l'avis en temps utile; (c) aux précédents à l'appui de la thèse que l'al. c) du par. (1) de l'art. 4 du *Tort-Feasors Act*, R.S.A. 1955, c. 336 (maintenant R.S.A. 1970, c. 365) et le texte législatif anglais correspondant, soit l'al. c) du par. (1) de l'art. 6 du *Law Reform (Married Women and Tortfeasors) Act*, 1935, ne permettent pas à l'auteur du délit de réclamer une contribution d'un autre auteur du même délit si celui-ci a été poursuivi par la victime et déclaré non responsable: *George Wimpey & Co. v British Overseas Airways Corporation*²; *Aleman v. Blair and Canadian Sugar Factories Ltd.*³; *Hart. v. Hall and Pickles, Ltd.*⁴. L'al. c) du par. (1) de l'art. 4 du *Tort-Feasors Act* de l'Alberta énonce:

² [1954] 3 All E.R. 661.

³ (1963), 44 W.W.R. 530.

⁴ [1968] 3 All E.R. 291.

² [1954] 3 All E.R. 661.

³ (1963), 44 W.W.R. 530.

⁴ [1968] 3 All E.R. 291.

4. (1) Where damage is suffered by any person as a result of a tort, whether a crime or not, . . .

(c) any tort-feasor liable in respect of that damage may recover contribution from any other tort-feasor who is or would, if sued, have been liable in respect of the same damage, whether as a joint tort-feasor or otherwise . . .

In *Hart v. Hall and Pickles, Ltd.*, *supra*, the Court of Appeal had occasion to consider the meaning of s. 6(1)(c) of the *Law Reform (Married Women and Tortfeasors) Act*, 1935. Lord Denning M.R. commented on this section and the *Wimpey* case at p. 293:

This point depends on the interpretation of the Act of 1935. Before that Act when there were separate tortfeasors causing one damage, the plaintiff could sue them each in turn till he got the total amount of his damages: and neither of the tortfeasors had any right of contribution from the other. Now this statute gives a right of contribution. Section 6(1) provides that:

"Where damage is suffered by any person as a result of a tort . . . (c) any tortfeasor liable in respect of that damage may recover contribution from any other tortfeasor who is, or would if sued have been, liable in respect of the same damage . . ."

That is all I need read. Those words as construed by the House of Lords cover two situations: (i) where a tortfeasor has been sued and has been held liable; and (ii) where a tortfeasor has not been sued, but, if he had been sued, he would have been held liable. *The words do not cover a third situation; (iii) where a person who is alleged to be a tortfeasor has been sued and has been held not liable.* If he has been held not liable on the merits of the case, clearly he cannot be sued for contribution. If he has been saved from liability by reason of the Statute of Limitations, again he cannot be sued for contribution, see *George Wimpey v. British Overseas Airways Corp.*

(Italics added.) Section 3(2) of *The Contributory Negligence Act*, R.S.A. 1955, c. 56 (now R.S.A. 1970, c. 65) must be considered. This subsection provides:

(2) Except as provided in sections 4 and 5, where two or more persons are found at fault they are

[TRADUCTION] 4. (1) Lorsqu'une personne subit un dommage à la suite d'un délit civil, qu'il s'agisse ou non d'un crime, . . .

c) tout auteur du délit responsable de ce dommage peut obtenir une contribution contre tout autre auteur qui est également responsable de ce dommage ou qui l'aurait été s'il avait été poursuivi, que ce soit en tant que co-auteur ou à tout autre titre . . .

Dans l'arrêt *Hart v. Hall and Pickles, Ltd.*, *supra*, la Cour d'appel a eu l'occasion d'étudier la portée de l'al. c) du par. (1) de l'art. 6 du *Law Reform (Married Women and Tortfeasors) Act*, 1935. Lord Denning (maître des rôles) a commenté cet article et l'arrêt *Wimpey* à la p. 293:

[TRADUCTION] Cette question dépend de l'interprétation de la Loi de 1935. Avant son adoption, si le même dommage avait été causé par des auteurs distincts, le demandeur pouvait poursuivre chacun des auteurs du délit jusqu'à ce qu'il obtienne le montant entier de ses dommages-intérêts: et aucun auteur du délit n'avait de recours pour obtenir une contribution d'un co-auteur. Maintenant cette Loi accorde ce recours. Le par. (1) de l'art. 6 le prévoit:

«Lorsqu'une personne subit un dommage à la suite d'un délit civil . . . c) tout auteur du délit responsable de ce dommage peut obtenir une contribution contre tout auteur qui est également responsable de ce dommage ou qui l'aurait été s'il avait été poursuivi . . .»

Cet extrait est suffisant. Tel qu'interprété par la Chambre des Lords, ce texte vise deux situations: (i) lorsque l'auteur d'un délit a été poursuivi et jugé responsable; et (ii) lorsque l'auteur du délit n'a pas été poursuivi, mais s'il l'avait été, il aurait été jugé responsable. *Le texte ne comprend pas une troisième situation; (iii) lorsqu'une personne que l'on prétend être l'auteur d'un délit a été poursuivie et déclarée non responsable.* Si elle n'est pas responsable parce que l'action était mal fondée, il est évident qu'on ne peut lui réclamer de contribution. Si elle a pu échapper à la responsabilité en raison du *Statute of Limitations*, la même règle s'applique, voir *George Wimpey v. British Overseas Airways Corp.*

(Les italiques sont de moi.) Le par. (2) de l'art. 3 du *Contributory Negligence Act* R.S.A. 1955, c. 56 (maintenant R.S.A. 1970, c. 65) doit être examiné. Ce paragraphe énonce:

[TRADUCTION] (2) Sauf dans les cas prévus aux articles 4 et 5, lorsque deux personnes ou plus sont

jointly and severally liable to the person suffering the damage or loss, but as between themselves, in the absence of any contract express or implied, they are liable to make contribution to and indemnify each other in the degree in which they are respectively found to have been at fault.

The subsection does not have the effect of limiting the right of the Poiriers and Car Rentals to full recovery from Stetar. On the contrary it declares the joint and several liability of persons at fault to the person suffering damage or loss. It is only as between themselves that persons contributing to the damage or loss are liable to make contribution to and indemnify each other. This might suggest a right of contribution and indemnification as between Stetar and the county, but I would consider that s. 4(1)(c) of *The Tort-Feasors Act* precludes any such contribution or indemnification in the present case. The relationship of *The Contributory Negligence Act* and *The Tort-Feasors Act* on the issue of contribution between tort-feasors is such that in my opinion s. 4(1)(c) of the latter Act must prevail over s. 3(2) of the former Act. These Acts cover related subject-matter and must be read the one with the other. Section 3(2) of *The Contributory Negligence Act* in its last clause states a general rule reflected as well in *The Tort-Feasors Act* that tort-feasors are liable to make contribution and indemnify each other in the degree in which they are found to be at fault or negligent. While *The Contributory Negligence Act* concerns generally the question of contributory negligence, *The Tort-Feasors Act* addresses itself more particularly to the relationship of tort-feasors. Section 4(1)(c) of the latter Act is specifically directed to the question of recovery as between tort-feasors and in my opinion takes precedence over s. 3(2) of *The Contributory Negligence Act*.

It is contended that it is unjust to require Stetar to pay in full the claims of the Poiriers and Car Rentals when they, by their delay, have made it impossible for Stetar to recover contri-

reconnues fautives, elles sont conjointement et solidairement responsables envers quiconque a subi le dommage ou la perte; mais en l'absence de tout contrat exprès ou tacite, elles ont la responsabilité les unes envers les autres, d'effectuer entre elles une compensation calculée d'après l'importance relative attribuée à la faute de chacune d'elles.

Ce paragraphe n'a pas pour effet de restreindre le droit des Poirier et de Car Rentals de recouvrer entièrement leurs dommages de Stetar. Au contraire, il prévoit la responsabilité conjointe et solidaire des personnes fautives envers la personne qui a subi le dommage ou la perte. C'est seulement entre elles-mêmes que les personnes qui ont causé la perte ou le dommage sont obligées d'effectuer une compensation. Cela peut donner à entendre un droit de contribution et de compensation entre Stetar et le Comté, mais je considérerais que l'al. c) du par. (1) de l'art. 4 du *Tort-Feasors Act*, exclut en l'espèce toute contribution ou compensation de ce genre. La relation entre le *Contributory Negligence Act* et le *Tort-Feasors Act* sur la question de contribution entre les auteurs d'un délit est telle qu'à mon avis l'al. c) du par. (1) de l'art. 4 de cette dernière loi doit prévaloir sur le par. (2) de l'art. 3 de la première. Ces lois traitent de matières connexes et doivent être lues l'une en égard de l'autre. La dernière disposition du par. (2) de l'art. 3 du *Contributory Negligence Act* énonce une règle générale qui apparaît également dans le *Tort-Feasors Act* que les auteurs de délit doivent effectuer entre eux une compensation calculée d'après l'importance relative attribuée à la faute ou négligence de chacune d'elles. Alors que le *Contributory Negligence Act* traite de façon générale la question de la négligence contributive, le *Tort-Feasors Act* vise de façon plus particulière la relation entre les auteurs de délit. L'al. c) du par. (1) de l'art. 4 de cette dernière loi vise expressément de la question du recouvrement entre les auteurs de délit et, à mon avis, a préséance sur le par. (2) de l'art. 3 du *Contributory Negligence Act*.

On prétend qu'il est injuste d'exiger de Stetar de payer entièrement la réclamation des Poirier et de Car Rentals lorsque ceux-ci, par leur retard, empêchent Stetar d'être compenser par

bution from the county. It is fundamental, however, to tort law that a plaintiff can proceed against any one of a number of joint or several tort-feasors; there is no duty upon him to sue all those whom he believes contributed to his hurt. He may elect to recover the full amount of his damage from a tort-feasor only partly to blame and that tort-feasor, prior to enactment of s. 4(1)(c) of *The Tort-Feasors Act*, had no right to contribution from any other person: *Merryweather v. Nixan*⁵. Section 4(1)(c) and its counterpart in other jurisdictions have ameliorated the common law in that the right to contribution has now been recognized; however, even in those cases in which for some reason the right to contribution does not exist, the victim retains the right of full recovery from the tort-feasor whom he has sued. I am accordingly of the view that Stetar has no enforceable claim for contribution against the county in respect of any amount paid by Stetar to Poirier and Car Rentals in the first action and to Mrs. Poirier and children in the second action.

The same considerations would apply with respect to the claims against the county advanced on behalf of Woodrow *et al.* and on behalf of the Stetar children but for s. 4 of *The Contributory Negligence Act*, reading:

4. Where no cause of action exists against the owner or driver of a motor vehicle by reason of section 214 of *The Highway Traffic Act*, no damages, contribution or indemnity shall be recovered from any person for the portion of the damage or loss caused by the negligence of such owner or driver but the portion of the damage or loss so caused by the negligence of such owner or driver shall be determined although such owner or driver is not a party to the section.

The Woodrows and the Stetar children were gratuitous passengers in the Stetar vehicle; s. 214 of *The Highway Traffic Act*, R.S.A. 1970, c. 169, permits recovery by gratuitous passengers only in the case of gross negligence; there is no evidence that Stetar was grossly negligent,

le Comté. C'est, cependant, un principe fondamental du droit relatif à la responsabilité délictuelle qu'un demandeur peut poursuivre n'importe lequel des auteurs conjoints ou solidaires d'un délit; il n'est pas tenu de poursuivre tous ceux qu'il croit avoir contribué à son préjudice. Il peut choisir de recouvrer le plein montant de ses dommages-intérêts d'un auteur d'un délit responsable seulement en partie et celui-ci, avant l'adoption de l'al. c) du par. (1) de l'art. 4 du *Tort-Feasors Act*, n'avait pas de recours pour obtenir de contribution d'un tiers: *Merryweather v. Nixan*⁵. L'al. c) du par. (1) de l'art. 4 et les dispositions correspondantes d'autres législatures ont amélioré la *common law* en ce que le droit d'obtenir une contribution a maintenant été reconnu; cependant, même dans ces cas où pour quelque raison le droit à la contribution n'existe pas, la victime conserve le droit d'obtenir le recouvrement complet de ses dommages de l'auteur du délit qu'elle a poursuivi. Par conséquent, je suis d'avis que Stetar n'a pas de recours pour réclamer du Comté et quote-part des montants payés à Poirier et à Car Rentals dans la première action et à M^{me} Poirier et ses enfants dans la deuxième action.

Les réclamations faites au nom de Woodrow *et al.* et au nom des enfants Stetar contre le Comté seraient jugées de la même façon si ce n'était de l'art. 4 du *Contributory Negligence Act* qui se lit comme suit:

[TRADUCTION] 4. Lorsqu'il ne peut être intenté d'action contre le propriétaire ou le conducteur d'un véhicule à moteur, en raison de l'article 214 du *Highway Traffic Act*, il ne peut être recouvré de dommages-intérêts, de quote-part ni d'indemnité de quiconque pour la part du dommage ou de la perte imputable à la négligence de ce propriétaire ou conducteur, mais cette part doit être déterminée même si le propriétaire ou le conducteur n'est pas partie à l'action.

Les enfants Woodrow et Stetar étaient passagers à titre gratuit dans la voiture de Stetar; l'art. 214 du *Highway Traffic Act*, R.S.A. 1970, c. 169 donne un droit de recours aux passagers à titre gratuit seulement dans le cas de négligence grossière; il n'y a aucune preuve de négli-

⁵ (1799), 8 T.R. 186, 101 E.R. 1337.

⁵ (1799), 8 T.R. 186, 101 E.R. 1337.

therefore, if sued, he would not have been liable. In the absence of s. 4 above, the county would have had to bear 100 per cent of the damages without right of contribution from Stetar but the section has the effect of limiting the liability of the county to 25 per cent of the damages sustained by Woodrow *et al.* and by the Stetar children.

In the result, I would vary the judgment of the Appellate Division of the Supreme Court of Alberta and:

- (a) Dismiss the claim of Stetar *et al.* against Poirier and Car Rentals;
- (b) Allow the claim of Stetar *et al.* against the county to the extent of 25 per cent of the damages;
- (c) Allow the counterclaim of Poirier and Car Rentals against Stetar to the extent of 100 per cent of the damages;
- (d) Allow the claim of Mrs. Poirier *et al.* against Stetar to the extent of 100 per cent of the damages;
- (e) Allow the claim of Woodrow *et al.* against the county to the extent of 25 per cent of the damages but dismiss, with costs in this Court, the motion to vary;
- (f) Allow the Poiriers and Car Rentals their costs against Stetar throughout. As success as between Stetar *et al.* and the county is divided, I would not allow costs in this Court to either party.

Judgment accordingly.

Solicitors for the appellant: Hansen, Joyce, Ross & Hustwick, Edmonton.

Solicitors for the respondents: Brower, Johnson, Liknaitzky & Veale, Edmonton.

gence grossière de la part de Stetar et par conséquent, s'il avait été poursuivi, il n'aurait pas été tenu responsable. Sans l'art. 4 ci-dessus, le Comté aurait eu à supporter 100 pour cent des dommages-intérêts sans droit de compensation de Stetar, mais cet article limite sa responsabilité à 25 pour cent des dommages subis par Woodrow *et al.* et par les enfants Stetar.

En conséquence, je suis d'avis de modifier le jugement de la Division d'appel de la Cour suprême de l'Alberta et de:

- a) Rejeter la réclamation de Stetar *et al.* contre Poirier et Car Rentals;
- b) Accueillir la réclamation de Stetar *et al.* contre le Comté jusqu'à concurrence de 25 pour cent des dommages-intérêts;
- c) Accueillir la demande reconventionnelle de Poirier et Car Rentals contre Stetar jusqu'à concurrence de 100 pour cent des dommages-intérêts;
- d) Accueillir la réclamation de M^{me} Poirier *et al.* contre Stetar jusqu'à concurrence de 100 pour cent des dommages-intérêts;
- e) Accueillir la réclamation de Woodrow *et al.* contre le Comté jusqu'à concurrence de 25 pour cent des dommages-intérêts mais de rejeter, avec dépens en cette Cour, la requête en modification;
- f) Accorder aux Poirier et à Car Rentals leurs dépens contre Stetar dans toutes les cours. Entre Stetar *et al.* et le Comté, les deux parties ayant partiellement eu gain de cause, je n'adjugerais pas de dépens en cette Cour en faveur de l'une ou de l'autre partie.

Jugement en conséquence.

Procureurs de l'appelant: Hansen, Joyce, Ross & Hustwick, Edmonton.

Procureurs des intimés: Brower, Johnson, Liknaitzky & Veale, Edmonton.