

**Clayton Fensom and Trailways  
Transportation Group Inc. Appellants**

v.

**Deryk J. Kendall, Grant A. Richards, Darren  
T. Hagen, Randy K. Katzman, D. Roger  
Arnold, Greg M. Kuse, Robert H. Goodman,  
Jay D. Watson and F. Neil Turcott, operating  
a partnership under the name of Cuelenaere,  
Kendall, Katzman & Richards, and Ronald  
Miller Respondents**

**INDEXED AS: HEREDI v. FENSOM**

**Neutral citation: 2002 SCC 50.**

File No: 28068.

2002: February 18; 2002: May 23.

Present: McLachlin C.J. and Gonthier, Iacobucci, Major,  
Bastarache, Binnie and LeBel JJ.

**ON APPEAL FROM THE COURT OF APPEAL FOR  
SASKATCHEWAN**

*Limitation of actions — Statutes — Motor vehicles —  
Passenger injured while riding on bus suing company  
and driver in tort and in contract — Whether claims  
statute-barred — Interpretation of provincial legislation  
creating a short limitation period for actions seeking the  
recovery of “damages occasioned by a motor vehicle” —  
Highway Traffic Act, S.S. 1986, c. H-3.1, s. 88(1).*

*Actions — Torts — Contracts — Passenger injured  
while riding on bus suing company and driver in tort and  
in contract — Examination of distinction in application  
of limitation periods under provincial Highway Traf-  
fic Act between actions framed in contract and actions  
framed in tort — Highway Traffic Act, S.S. 1986, c. H-3.1,  
s. 88(1).*

In March 1994, H was injured while riding on a  
Paratransit bus, which was owned by TTG and driven by  
F. F picked H up at her home, assisted her in being seated  
on the bus, and secured her seat belt. He placed one end  
of the crutches she used beneath her right shoulder and  
braced the other end against the interior wheel well of the

**Clayton Fensom et Trailways Transportation  
Group Inc. Appelants**

c.

**Deryk J. Kendall, Grant A. Richards, Darren  
T. Hagen, Randy K. Katzman, D. Roger  
Arnold, Greg M. Kuse, Robert H. Goodman,  
Jay D. Watson et F. Neil Turcott, exploitant  
une société en nom collectif sous le nom de  
Cuelenaere, Kendall, Katzman & Richards, et  
Ronald Miller Intimés**

**RÉPERTORIÉ : HEREDI c. FENSOM**

**Référence neutre : 2002 CSC 50.**

N° du greffe : 28068.

2002 : 18 février; 2002 : 23 mai.

Présents : Le juge en chef McLachlin et les juges  
Gonthier, Iacobucci, Major, Bastarache, Binnie et LeBel.

**EN APPEL DE LA COUR D'APPEL DE LA  
SASKATCHEWAN**

*Prescription — Lois — Véhicules automobiles — Une  
passagère blessée dans un trajet en autobus poursuit la  
société de transport et le conducteur en responsabilité  
délictuelle et contractuelle — Les actions sont-elles  
prescrites? — Interprétation de la loi provinciale fixant  
un délai de prescription court pour les actions en  
indemnisation de « dommages causés par un véhicule à  
moteur » — Highway Traffic Act, S.S. 1986, ch. H-3.1,  
art. 88(1).*

*Actions — Responsabilité délictuelle — Contrats —  
Une passagère blessée dans un trajet en autobus poursuit  
la société de transport et le conducteur en responsabilité  
délictuelle et contractuelle — Analyse de la distinction  
faite dans l'application des délais de prescription d'un  
code de la route provincial entre les actions délictuelles  
et contractuelles — Highway Traffic Act, S.S. 1986, ch.  
H-3.1, art. 88(1).*

En mars 1994, H est blessée pendant un trajet en auto-  
bus adapté appartenant à TTG et conduit par F. F prend  
H chez elle, l'aide à s'asseoir dans l'autobus et attache sa  
ceinture. Il place une extrémité de ses béquilles sous son  
épaule droite et coince l'autre extrémité contre le passage  
de roue. F se remet en route. Les parties conviennent

bus. F resumed driving and the parties are in agreement, pursuant to an agreed statement of facts, that he operated the bus “in such a manner as to cause the plaintiff’s crutches to jar her right shoulder, thereby causing injury”. In March 1996, H brought an action against F and TTG alleging both negligence and breach of contract, and an action against her former solicitors, alleging negligence in their failure to bring a claim against F and TTG within the one-year period provided by s. 88(1) of the *Highway Traffic Act* for the recovery of “damages occasioned by a motor vehicle”. At trial, the action against F and TTG was found to be barred. The Court of Appeal found that the action in contract against F and TTG could proceed, but that the action in tort was barred under s. 88(1).

*Held:* The appeal should be allowed.

The true intent of s. 88(1) is that “damages occasioned by a motor vehicle” requires that the presence of a motor vehicle be the dominant feature, or constitute the true nature, of the claim. Conversely, claims, whether framed in contract or in tort, where the presence of a motor vehicle is a fact ancillary to the essence of the action ought not be regarded as within the scope of that phrase. The Court must depart from the sharp distinction that has, in the opinion of some courts, been created between cases framed in contract and cases framed in tort. The legislation aims to have a reasonably wide effect and does not distinguish between these divergent forms of action.

In order to determine whether an action is for “damages occasioned by a motor vehicle”, and thus subject to the *Highway Traffic Act* limitation period, a substantive approach ought to be taken. The nature of the facts and the nature of the action ought to be considered together in order to make a determination as to the fundamental nature of the action. Are the damages sought to be recovered in the action, in their essence, damages that were occasioned by a motor vehicle? In light of the way in which the action is framed, and the facts giving rise to the damages claimed, is the action one that could be primarily classified as an action for damages occasioned by a motor vehicle? If the role of the motor vehicle in the causal chain is too insignificant, or if the causal chain is itself not the most illuminative way to characterize the claim, the action ought not be regarded as subject to the limitation. If, on the other hand, the dominant feature of the damages is their relation to a motor vehicle accident, the limitation period ought to be applied.

In this case, the dominant feature of the facts is that the damage was caused by a motor vehicle. The presence of the vehicle was not in any way ancillary to the damage complained of. Instead, it was the very operation of the

dans un énoncé conjoint des faits qu’il conduit le véhicule « d’une façon telle que la demanderesse est blessée par les béquilles qui lui frappent l’épaule droite ». En mars 1996, H intente une action contre F et TTG, alléguant la négligence et la rupture de contrat, et une action contre ses anciens avocats, alléguant la négligence dans leur défaut d’intenter une action contre F et TTG dans le délai d’un an prévu au par. 88(1) de la *Highway Traffic Act* pour « dommages causés par un véhicule à moteur ». Le juge de première instance déclare prescrite l’action contre F et TTG. La Cour d’appel juge que l’action contractuelle contre F et TTG peut se poursuivre mais que l’action délictuelle est prescrite en vertu du par. 88(1).

*Arrêt :* Le pourvoi est accueilli.

Suivant l’intention véritable du législateur, l’expression « dommages causés par un véhicule à moteur » exige que la présence du véhicule à moteur soit la caractéristique dominante ou la nature véritable de l’action. À l’inverse, que le fondement de l’action soit contractuel ou délictuel, si la présence du véhicule à moteur est un fait accessoire, l’action n’est pas visée par cette expression. La Cour doit écarter la distinction radicale qui a été créée, de l’avis de certains tribunaux, entre les actions ayant un fondement contractuel et celles ayant un fondement délictuel. La loi est censée avoir une application assez étendue et n’établit pas de distinction entre ces différents types d’actions.

Pour déterminer si une action se rapporte à des « dommages causés par un véhicule à moteur » et est donc soumise au délai de prescription de la *Highway Traffic Act*, il faut procéder à une analyse substantielle. Pour déterminer la nature fondamentale de l’action, il faut examiner conjointement la nature des faits et la nature de l’action. Les dommages pour lesquels on demande des dommages-intérêts sont-ils essentiellement des dommages causés par un véhicule à moteur? Compte tenu de la façon dont l’action est présentée et des faits qui ont donné naissance à la demande de dommages-intérêts, peut-on classer l’action comme étant principalement une action résultant de dommages causés par un véhicule à moteur? Si le rôle du véhicule à moteur dans la chaîne de causalité est trop insignifiant ou si la chaîne de causalité n’est pas la façon la plus éclairée de qualifier l’action, il faut considérer que le délai de prescription ne s’applique pas à l’action. Si par contre la caractéristique dominante des dommages est d’être liés à un accident automobile, la prescription doit s’appliquer.

En l’espèce, la caractéristique dominante des faits est que les dommages ont été causés par un véhicule à moteur. La présence du véhicule n’est en aucune façon accessoire au dommage dont on se plaint. Au contraire, les parties

motor vehicle itself that, by the parties' mutual admission, centrally caused the damage. Therefore, the claims brought by H are claims for "damages occasioned by a motor vehicle" and cannot proceed.

#### Cases Cited

**Overruled:** *Heppel v. Stewart*, [1968] S.C.R. 707; *Dufferin Paving and Crushed Stone Ltd. v. Anger*, [1940] S.C.R. 174; **explained:** *Bruell Float Service Ltd. v. Ontario Hydro*, [1976] 1 S.C.R. 9, aff'g (1974), 3 O.R. (2d) 108; *F. W. Argue Ltd. v. Howe*, [1969] S.C.R. 354; **approved:** *Clost v. Colautti Construction Ltd.* (1985), 52 O.R. (2d) 339; **disapproved:** *Herbert v. Misuga* (1994), 116 Sask. R. 292; *Pichler Ramsay Enterprises Ltd. v. T & T Trucking Ltd.* (1996), 144 Sask. R. 199; *Lebed v. Chrysler Canada Ltd.* (1979), 25 O.R. (2d) 161; *Byrne v. Goodyear Canada Inc.* (1981), 33 O.R. (2d) 800; *Daviault v. Canadian Motorcycle Assn.* (1985), 49 O.R. (2d) 147; **referred to:** *Northern Alberta Dairy Pool Ltd. v. Strong & Sons Ltd.* (1960), 27 D.L.R. (2d) 174; *Renaud v. OC Transpo* (1992), 9 O.R. (3d) 726; *Clark v. 449136 Ontario Inc.* (1996), 27 O.R. (3d) 658.

#### Statutes and Regulations Cited

*Highway Traffic Act*, S.S. 1986, c. H-3.1, s. 88(1).  
*Limitation of Actions Act*, R.S.S. 1978, c. L-15, s. 3(1)(f)(i).  
*Motor Carrier Act*, S.S. 1986, c. M-21.2.  
*Queen's Bench Rules* (Sask.), Rule 188.

APPEAL from a judgment of the Saskatchewan Court of Appeal, [2000] 9 W.W.R. 191, 189 Sask. R. 312, 216 W.A.C. 312, 5 M.V.R. (4th) 71, [2000] S.J. No. 302 (QL), 2000 SKCA 55, allowing the appellants' appeal in part from a decision of the Court of Queen's Bench, [2000] 3 W.W.R. 62, 188 Sask. R. 188, 48 M.V.R. (3d) 130, [1999] S.J. No. 791 (QL), 1999 SKQB 216. Appeal allowed.

*Timothy J. MacLeod and Donald Phillips*, for the appellants.

*Thomas J. Schonhoffer*, for the respondents.

The judgment of the Court was delivered by

IACOBUCCI J. —

#### I. Introduction

In this appeal, we revisit a question of interpretation that has been before this Court four times since

conviennent que c'est la conduite même du véhicule à moteur qui est la cause principale des dommages. Les actions intentées par H se rapportent donc à des « dommages causés par un véhicule à moteur » et sont prescrites.

#### Jurisprudence

**Arrêts rejetés :** *Heppel c. Stewart*, [1968] R.C.S. 707; *Dufferin Paving and Crushed Stone Ltd. c. Anger*, [1940] R.C.S. 174; **arrêts expliqués :** *Bruell Float Service Ltd. c. Ontario Hydro*, [1976] 1 R.C.S. 9, conf. (1974), 3 O.R. (2d) 108; *F. W. Argue Ltd. c. Howe*, [1969] R.C.S. 354; **arrêts approuvés :** *Clost c. Colautti Construction Ltd.* (1985), 52 O.R. (2d) 339; **arrêts critiqués :** *Herbert c. Misuga* (1994), 116 Sask. R. 292; *Pichler Ramsay Enterprises Ltd. c. T & T Trucking Ltd.* (1996), 144 Sask. R. 199; *Lebed c. Chrysler Canada Ltd.* (1979), 25 O.R. (2d) 161; *Byrne c. Goodyear Canada Inc.* (1981), 33 O.R. (2d) 800; *Daviault c. Canadian Motorcycle Assn.* (1985), 49 O.R. (2d) 147; **arrêts mentionnés :** *Northern Alberta Dairy Pool Ltd. c. Strong & Sons Ltd.* (1960), 27 D.L.R. (2d) 174; *Renaud c. OC Transpo* (1992), 9 O.R. (3d) 726; *Clark c. 449136 Ontario Inc.* (1996), 27 O.R. (3d) 658.

#### Lois et règlements cités

*Highway Traffic Act*, S.S. 1986, ch. H-3.1, art. 88(1).  
*Limitation of Actions Act*, R.S.S. 1978, ch. L-15, art. 3(1)(f)(i).  
*Motor Carrier Act*, S.S. 1986, ch. M-21.2.  
*Queen's Bench Rules* (Sask.), règle 188.

POURVOI contre un arrêt de la Cour d'appel de la Saskatchewan, [2000] 9 W.W.R. 191, 189 Sask. R. 312, 216 W.A.C. 312, 5 M.V.R. (4th) 71, [2000] S.J. No. 302 (QL), 2000 SKCA 55, qui a accueilli en partie l'appel des appelants d'un jugement de la Cour du Banc de la Reine, [2000] 3 W.W.R. 62, 188 Sask. R. 188, 48 M.V.R. (3d) 130, [1999] S.J. No. 791 (QL), 1999 SKQB 216. Pourvoi accueilli.

*Timothy J. MacLeod et Donald Phillips*, pour les appelants.

*Thomas J. Schonhoffer*, pour les intimés.

Version française du jugement de la Cour rendu par

LE JUGE IACOBUCCI —

#### I. Introduction

Dans le présent pourvoi, nous sommes appelés à réexaminer une question d'interprétation

it first arose in 1940. The Saskatchewan *Highway Traffic Act*, S.S. 1986, c. H-3.1, like the closely similar Acts in force in other Canadian jurisdictions, creates a short limitation period for actions seeking the recovery of “damages occasioned by a motor vehicle”. It appears that some of this Court’s previous decisions as to the scope of this phrase are in conflict. Consequently, this appeal requires the Court to resolve this apparent conflict.

## II. Background

2 On March 31, 1994, the plaintiff, Edna Heredi was injured while riding on a Paratransit bus, that is, a bus designed to accommodate persons with physical disabilities, owned by the appellant Trailways Transportation Group Inc. (“Trailways”), and driven by the appellant Clayton Fensom. Fensom picked Heredi up at her home, assisted her in being seated on the bus, and secured her seat belt. He placed one end of the crutches she used beneath her right shoulder and braced the other end against the interior wheel well of the bus. Fensom then resumed driving, and the parties are in agreement that he operated the bus “in such a manner as to cause the plaintiff’s crutches to jar her right shoulder, thereby causing injury”.

3 The plaintiff brought an action against Fensom and Trailways on March 29, 1996. The statement of claim alleged both negligence and breach of contract, an implied term of which was the safe passage of the plaintiff from her home to her destination. The defendant said that s. 88(1) of the *Highway Traffic Act* provided a complete answer, since it set out a 12 month limitation period for the recovery of “damages occasioned by a motor vehicle”.

4 On the same day, the plaintiff brought an action against her former solicitors, the present respondents, alleging negligence in their failure to bring a claim against Fensom and Trailways within the one-year period provided by the *Highway Traffic Act*.

dont la Cour a été saisie à quatre reprises depuis 1940. Comme des lois très semblables en vigueur dans d’autres provinces canadiennes, la *Highway Traffic Act* de la Saskatchewan, S.S. 1986, ch. H-3.1, établit une courte période de prescription à l’égard des actions en dommages-intérêts pour des [TRADUCTION] « dommages causés par un véhicule à moteur ». Il semble que certains arrêts antérieurs de notre Cour quant à la portée de cette expression soient contradictoires. La Cour doit donc résoudre ce conflit apparent.

## II. Les faits

Le 31 mars 1994, Edna Heredi est blessée alors qu’elle est passagère d’un autobus aménagé et équipé pour le transport de personnes ayant une déficience physique. L’autobus appartient à l’appelante Trailways Transportation Group Inc. (« Trailways ») et est conduit par l’appelant Clayton Fensom. Ce jour-là, Fensom prend Heredi chez elle, l’aide à s’asseoir dans le véhicule et attache sa ceinture. Il place une extrémité de ses béquilles sous son épaule droite, et appuie l’autre extrémité sur le passage de roue. Fensom se met alors en route. Les parties conviennent qu’il conduit le véhicule [TRADUCTION] « d’une façon telle que la demanderesse est blessée par les béquilles qui lui frappent l’épaule droite ».

Le 29 mars 1996, la demanderesse intente une action contre Fensom et Trailways. Dans sa déclaration, elle allègue la négligence et la rupture d’un contrat comportant une condition implicite qu’elle serait transportée en toute sécurité de chez elle à sa destination. La défenderesse soutient que le par. 88(1) de la *Highway Traffic Act* fournit une réponse complète, puisqu’il fixe un délai de prescription de 12 mois pour toute action en dommages-intérêts pour « dommages causés par un véhicule à moteur ».

Le même jour, la demanderesse intente une action contre ses anciens avocats, les intimés en l’espèce, alléguant la négligence dans leur défaut d’intenter une action contre Fensom et Trailways dans le délai d’un an prévu par la *Highway Traffic Act*.

The parties to this appeal are the defendants in Heredi's actions, Fensom and Trailways, and the original solicitors for Heredi. The question is whether s. 88(1), or the general six-year limitation period set out in the *Limitation of Actions Act*, R.S.S. 1978, c. L-15, at s. 3(1)(f) applies to these facts. The damages in the underlying action have been agreed to be \$25,000.00. The relevant facts are also a matter of an agreed statement between the parties, including a specific stipulation that the cause of the damage was the manner in which Fensom operated the vehicle. If the appeal is allowed, then Heredi will be able to proceed against the respondents. If the appeal is dismissed, she may proceed against the appellants. The issue we must resolve is whether damages of the type sustained by Ms. Heredi are "damages occasioned by a motor vehicle", within the meaning of s. 88(1) of the *Highway Traffic Act* and in light of the agreed statement of facts.

III. Relevant Statutory Provisions

*Highway Traffic Act*, S.S. 1986, c. H-3.1

**88(1)** No action may be brought against a person for the recovery of damages occasioned by a motor vehicle after:

- (a) the expiration of 12 months from the time when the damages were sustained; or
- (b) in a case where death is caused, within the time limited by *The Fatal Accidents Act*.

*Limitation of Actions Act*, R.S.S. 1978, c. L-15

**3.** — (1) The following actions shall be commenced within and not after the times respectively hereinafter mentioned:

. . .

(f) actions for:

- (i) the recovery of money, except in respect of a debt charged upon land, whether recoverable as a debt or damages or otherwise, and whether on a recognizance, bond, covenant or other specialty or on a simple contract, express or implied;

. . .

5

Les parties au pourvoi sont les défendeurs dans les actions intentées par M<sup>me</sup> Heredi, Fensom et Trailways ainsi que ses premiers avocats. Il faut déterminer lequel du par. 88(1) ou du délai de prescription général de six ans prévu à l'al. 3(1)f) de la *Limitation of Actions Act*, R.S.S. 1978, ch. L-15, s'applique en l'espèce. Il est convenu que les dommages-intérêts dans l'action s'élèveraient à 25 000 \$. Les faits font aussi l'objet d'un énoncé conjoint des parties, y compris la mention spécifique que la cause du préjudice est la façon dont Fensom a conduit le véhicule. Si le pourvoi est accueilli, Heredi pourra poursuivre les intimés. Si le pourvoi est rejeté, elle pourra poursuivre les appelants. Nous devons déterminer si le préjudice subi par Heredi constitue des « dommages causés par un véhicule à moteur » au sens du par. 88(1) de la *Highway Traffic Act* et selon l'énoncé conjoint des faits.

III. Les dispositions législatives

*Highway Traffic Act*, S.S. 1986, ch. H-3.1

[TRADUCTION] **88(1)** Nul ne peut intenter une action en dommages-intérêts contre une personne pour des dommages causés par un véhicule à moteur après

- a) l'expiration d'un délai de douze mois à compter de la date où les dommages ont été subis.
- b) En cas de décès, l'action peut être intentée dans les délais prescrits par la *Fatal Accidents Act*.

*Limitation of Actions Act*, R.S.S. 1978, ch. L-15

[TRADUCTION] **3.** — (1) Les actions suivantes doivent être intentées dans les délais respectifs ci-après mentionnés :

. . .

f) les actions :

- (i) en recouvrement de sommes d'argent, sauf à l'égard de dettes de nature immobilière, qu'elles soient recouvrables à titre de dette, de dommages-intérêts ou à tout autre titre, et qu'elles résultent d'une reconnaissance de dette, d'une obligation, d'un engagement ou de tout autre contrat formel ou simple, exprès ou implicite;

. . .

6

within six years after the cause of action arose;

dans un délai de six ans à compter de la naissance de la cause d'action;

#### IV. Judgments Below

A. *Saskatchewan Court of Queen's Bench*, [2000] 3 W.W.R. 62

#### IV. Les décisions antérieures

A. *Cour du Banc de la Reine de la Saskatchewan*, [2000] 3 W.W.R. 62

7 The parties appeared before Scheibel J. on an application pursuant to Rule 188 of the *Queen's Bench Rules* to determine a question of law, stated as follows:

Les parties comparaissent devant le juge Scheibel pour demander, en vertu de la règle 188 de la Cour du Banc de la Reine, que soit tranchée la question de droit suivante :

Is the plaintiff's cause of action as the same is outlined in her statement of claim issued March 29, 1996, subject to s. 88(1) of *The Highway Traffic Act*, and thereby barred by virtue of the operation of the said s. 88(1), or alternatively, is the plaintiff's cause of action subject to s. 3(1)(f) of *The Limitation of Actions Act*?

[TRADUCTION] La cause d'action énoncée dans la déclaration que la demanderesse a produite le 29 mars 1996 est-elle prescrite par application du par. 88(1) de la *Highway Traffic Act*, ou, subsidiairement, est-elle soumise à l'application de l'al. 3(1)f) de la *Limitation of Actions Act*?

8 The trial judge found that the question of whether the plaintiff's damage was "occasioned by a motor vehicle" within the meaning of s. 88(1) of the *Highway Traffic Act* was the central issue. He considered himself bound by *Herbert v. Misuga* (1994), 116 Sask. R. 292 (C.A.), and *Pichler Ramsay Enterprises Ltd. v. T & T Trucking Ltd.* (1996), 144 Sask. R. 199 (C.A.). These cases confirmed that the decision of this Court in *Heppel v. Stewart*, [1968] S.C.R. 707, set out the general approach to the phrase, "damages occasioned by a motor vehicle".

Le juge conclut que la question centrale est de savoir si le préjudice subi par la demanderesse a été « causé par un véhicule à moteur » au sens du par. 88(1) de la *Highway Traffic Act*. Il se considère lié par les arrêts *Herbert c. Misuga* (1994), 116 Sask. R. 292 (C.A.), et *Pichler Ramsay Enterprises Ltd. c. T & T Trucking Ltd.* (1996), 144 Sask. R. 199 (C.A.), qui confirment que la décision de notre Cour dans *Heppel c. Stewart*, [1968] R.C.S. 707, énonce l'interprétation générale applicable à l'expression « dommages causés par un véhicule à moteur ».

9 Following *Heppel*, Scheibel J. found that if a motor vehicle in some way brought about the damage complained of, whether or not a physical causal connection existed between the vehicle and the damage suffered, the limitation period from s. 88(1) of the *Highway Traffic Act* applied. Three species of exceptions existed to this proposition. First, in cases of breach of contract, the limitation period had been held not to apply to common carriers using motor vehicles in the performance of their contracts of carriage: see *Bruell Float Service Ltd. v. Ontario Hydro*, [1976] 1 S.C.R. 9; *Northern Alberta Dairy Pool Ltd. v. Strong & Sons Ltd.* (1960), 27 D.L.R. (2d) 174 (Alta. S.C.). Second, it had been held not to apply in a number of Ontario cases for breach of a contract for vehicle repair, where the motor vehicle was only the instrument through which an earlier breach or act of negligence caused damage. The third exception was where the motor vehicle was

Suivant l'arrêt *Heppel*, le juge Scheibel conclut que le délai de prescription du par. 88(1) de la *Highway Traffic Act* s'applique si les dommages en l'espèce ont été causés de quelque manière par un véhicule à moteur, qu'il y ait ou non un lien de causalité matériel entre le véhicule et les dommages subis. Cette règle comporte trois types d'exceptions. Premièrement, en cas de violation de contrat, on a jugé que le délai de prescription ne s'applique pas aux transporteurs publics se servant de véhicules à moteur dans l'exécution de leurs contrats de transport : voir *Bruell Float Service Ltd. c. Ontario Hydro*, [1976] 1 R.C.S. 9; *Northern Alberta Dairy Pool Ltd. c. Strong & Sons Ltd.* (1960), 27 D.L.R. (2d) 174 (C.S. Alb.). Deuxièmement, plusieurs décisions ontariennes relatives à la violation d'un contrat de réparation de véhicule à moteur ont jugé qu'il ne s'applique pas lorsque le véhicule à moteur est seulement l'instrument par lequel la violation ou

operating as an apparatus rather than a vehicle, e.g., where a fuel truck was pumping fuel rather than acting as a fuel transport: see *F. W. Argue Ltd. v. Howe*, [1969] S.C.R. 354.

Scheibel J. concluded that the damage in this case was occasioned by a motor vehicle. The agreed statement of facts made plain that it was the negligent operation of the vehicle, not any negligence in the loading of the passenger, that caused the injury. As such, the situation fell within the general rule in *Heppel* and the action was prescribed by s. 88(1) of the *Highway Traffic Act*. The view that the case could be framed as a breach of an implied contractual term of safe passage could not overcome the agreed fact that it was the operation of the motor vehicle that caused the injury. Furthermore, the defendant Trailways was not a common carrier and thus not susceptible to that exception, since it was regulated by the *Motor Carrier Act*, S.S. 1986, c. M-21.2, removing it from the purview of the common law concept of common carriers.

Thus, Scheibel J. found that the action of the plaintiff against Trailways and Fensom was governed by s. 88(1) of the *Highway Traffic Act* and barred as filed more than one year after the accident.

B. *Saskatchewan Court of Appeal*, [2000] 9 W.W.R. 191

The Court of Appeal, *per* Sherstobitoff J.A., viewed the issue as turning on this Court's decisions in *Heppel*, *supra*, and *Bruell*, *supra*. While *Heppel* clearly set out a general approach to the language "damages occasioned by a motor vehicle", the trial judge was in error in regarding *Bruell* as applying only to common carriers. *Bruell* was, rather, decided on the basis that the action at issue sounded in contract rather than in tort. The true rule necessarily arrived at by considering *Heppel* and *Bruell* together was that actions in tort are subject to the *Highway Traffic Act* limitation, while actions in contract are not. In *Heppel*, this Court was silent with respect to

l'acte de négligence antérieurs ont causé les dommages. La troisième exception est le cas où le véhicule à moteur sert d'appareil plutôt que de véhicule, par exemple un camion-citerne servant à pomper le mazout plutôt qu'à le transporter : voir *F. W. Argue Ltd. c. Howe*, [1969] R.C.S. 354.

Le juge Scheibel conclut que les dommages en l'espèce ont été causés par un véhicule à moteur. L'exposé conjoint des faits indique clairement que la blessure résulte de la conduite négligente du véhicule, et non d'un acte de négligence dans la prise en charge de la passagère. La situation est donc assujettie à la règle générale de l'arrêt *Heppel* et l'action est prescrite en application du par. 88(1) de la *Highway Traffic Act*. Le point de vue selon lequel on peut fonder l'action sur la violation de la condition contractuelle implicite de la sécurité du transport ne peut prévaloir sur le fait reconnu par les parties que la blessure résulte de la conduite du véhicule à moteur. En outre, la défenderesse Trailways n'est pas un transporteur public et ne peut donc pas invoquer cette exception, puisqu'elle est régie par la *Motor Carrier Act*, S.S. 1986, ch. M-21.2, qui l'exclut de l'application de la notion de common law de transporteur public.

En conséquence, le juge Scheibel conclut que l'action de la demanderesse contre Trailways et Fensom est régie par le par. 88(1) de la *Highway Traffic Act* et qu'elle est prescrite parce qu'elle a été engagée plus d'un an après l'accident.

B. *Cour d'appel de la Saskatchewan*, [2000] 9 W.W.R. 191

Selon le juge Sherstobitoff de la Cour d'appel, la question doit être résolue en fonction des arrêts *Heppel* et *Bruell*, précités, de notre Cour. Bien que *Heppel* énonce clairement l'interprétation générale de l'expression « dommages causés par un véhicule à moteur », le juge de première instance a fait une erreur en considérant que *Bruell* s'applique uniquement aux transporteurs publics. L'arrêt *Bruell* se fonde plutôt sur la conclusion que la cause d'action était de nature contractuelle, et non délictuelle. La vraie règle à laquelle mène inévitablement l'examen conjoint des arrêts *Heppel* et *Bruell* est que le délai de prescription de la *Highway Traffic Act* s'applique

10

11

12

the alternate claim in contract, while in *Bruell*, this Court was silent with respect to the alternate claim in tort.

13 Therefore, Sherstobitoff J.A. allowed the appeal in part, finding for the court that the action in contract could proceed against Trailways and Fensom, but that an action in tort could not, as the latter was barred by s. 88(1) of the *Highway Traffic Act*.

## V. Analysis

### A. *Introduction*

14 Section 88(1) of the *Highway Traffic Act* bars the bringing of an action for any “damages occasioned by a motor vehicle” after 12 months of the occurrence of the damages. The plaintiff in this case brought her action nearly two years after the accident. Therefore, if the damages that the plaintiff suffered are properly viewed as “damages occasioned by a motor vehicle”, her claim against the appellants cannot proceed.

### B. *Previous Consideration of “Damages Occasioned by a Motor Vehicle”*

15 The words, “damages occasioned by a motor vehicle”, constitute the standard phraseology used in the limitation periods provided by the various provincial Highway Traffic Acts, and have been the subject of a surprising amount of disagreement and confusion in the Canadian courts. This Court has been no exception. In that light, it is worthwhile to review briefly the state of the law and some of the attempts that have been made to deal with the disputed language.

16 The phrase was first considered by this Court in the case of *Dufferin Paving and Crushed Stone Ltd. v. Anger*, [1940] S.C.R. 174. This case involved a claim for damages to a residence arising out of the operation of cement-mixing trucks. The cement mixers were stationed, on a daily basis for some months, on the street where the plaintiff resided. Over time, the vibrations caused by the repeated

aux actions délictuelles, et non aux actions contractuelles. Dans *Heppel*, la Cour ne dit rien au sujet de la demande contractuelle subsidiaire, et dans *Bruell*, elle ne dit rien au sujet de l’action délictuelle subsidiaire.

En conséquence, le juge Sherstobitoff accueille l’appel en partie, concluant au nom de la Cour qu’une action contractuelle peut être intentée contre Trailways et Fensom, mais que toute action délictuelle contre eux est prescrite en vertu du par. 88(1) de la *Highway Traffic Act*.

## V. Analyse

### A. *Introduction*

En vertu du par. 88(1) de la *Highway Traffic Act*, toute action en dommages-intérêts pour « dommages causés par un véhicule à moteur » est prescrite par 12 mois à compter de la survenance du dommage. La demanderesse en l’espèce a intenté son action près de deux ans après l’accident. Par conséquent, si les dommages qu’elle a subis sont effectivement des « dommages causés par un véhicule à moteur », son action contre les appelants ne peut suivre son cours.

### B. *Examen antérieur de l’expression « dommages causés par un véhicule à moteur »*

« Dommages causés par un véhicule à moteur » est l’expression couramment utilisée dans les dispositions fixant les délais de prescription dans les divers codes de la route provinciaux, et elle a causé un degré surprenant de confusion et de désaccord parmi les tribunaux canadiens. Notre Cour ne fait pas exception. Par conséquent, il est utile d’examiner brièvement l’état du droit et diverses tentatives d’interprétation de l’expression en litige.

Notre Cour examine l’expression pour la première fois dans *Dufferin Paving and Crushed Stone Ltd. c. Anger*, [1940] R.C.S. 174, une action en dommages-intérêts pour des dommages causés à une maison résultant de l’utilisation de camions malaxeurs de béton. Tous les jours pendant quelques mois, on avait stationné les camions dans la rue où résidait la demanderesse. Avec le temps,

engagement of the cement mixers caused some damage to the plaintiff's home. This Court cast the phrase "damages occasioned by a motor vehicle" very broadly. The majority, *per* Davis J., were of the view that the phrase was itself precise and unambiguous. So long as the damage was caused by a motor vehicle, the limitation applied. The result was concurred in by the remainder of the Court, all members of which agreed upon taking a broad view of the class of damages meant to be captured. The vibrations of the cement mixers through the course of their operation on and motion through the plaintiff's street were within the purview of the limitation period.

This Court again considered the issue, and reached a similar conclusion, in *Heppel, supra*. The plaintiff was a motorist and was rear-ended by another driver while she was stopped. It appeared that the defendant's brakes had been improperly repaired two or three days prior to the accident, and that this disrepair was the cause of a brake failure leading to the accident. The plaintiff attempted to join the mechanic as a co-defendant. Martland J., for the majority, found that the limitation applied, *i.e.*, that the damages caused by the mechanic's alleged negligence were "damages occasioned by a motor vehicle". Following *Dufferin Paving, supra*, Martland J. found at pp. 709-10 that the section

does not purport to apply only to causes of action of a particular nature. It does not refer to the use or operation of a motor vehicle. It states specifically that *no action* shall be brought to recover damages occasioned by a motor vehicle. If a motor vehicle is the occasion for the damage, *i.e.*, if it is the vehicle which brings it about, then the limitation period applies.

Judson J. dissented, however, on the interpretation of "damages occasioned by a motor vehicle". He would have, as the Court of Appeal had done, distinguished *Dufferin Paving* and found that the limitation period was really aimed at damages in relation to the use or operation of a motor vehicle. The suit against the mechanic was not related to such operation, but was for negligent repair.

les vibrations occasionnées par la mise en marche fréquente des malaxeurs à béton avaient causé certains dommages à la maison de la demanderesse. La Cour interprète « dommages causés par un véhicule à moteur » de manière très large. Le juge Davis, au nom de la majorité, exprime l'avis que l'expression est précise et non équivoque. Dès lors que les dommages ont été causés par un véhicule à moteur, le délai de prescription s'applique. Les autres juges souscrivent au résultat et acceptent tous de donner une interprétation large à la catégorie de dommages censés être visés. Le délai de prescription est appliqué à l'égard des vibrations des malaxeurs à béton utilisés ou circulant dans la rue de la demanderesse.

Dans *Heppel*, précité, la Cour examine à nouveau la question et parvient à une conclusion semblable. Un automobiliste emboutit l'arrière du véhicule de la demanderesse alors qu'elle est à l'arrêt. Il s'avère que les freins de l'automobile du défendeur n'ont pas été correctement réparés deux ou trois jours avant l'accident, et que leur mauvais état a causé la panne de freins qui est à l'origine de l'accident. La demanderesse essaie de mettre en cause le mécanicien comme codéfendeur. Le juge Martland, au nom de la majorité, conclut que le délai de prescription s'applique, c'est-à-dire que les dommages causés par la négligence alléguée du mécanicien sont des « dommages causés par un véhicule à moteur ». Suivant *Dufferin Paving*, précité, le juge Martland conclut (aux p. 709-710) que cette disposition

[TRADUCTION] n'est pas censée s'appliquer uniquement aux causes d'action d'une nature particulière. Elle ne se rapporte pas à l'utilisation ou à la conduite d'un véhicule à moteur. Elle indique expressément que nul ne peut intenter une action en dommages-intérêts pour des dommages causés par un véhicule à moteur. Si un véhicule à moteur est la cause des dommages, c.-à-d. s'il les occasionne, le délai de prescription s'applique.

Toutefois, le juge Judson est dissident sur l'interprétation de l'expression « dommages causés par un véhicule à moteur ». Comme la Cour d'appel, il aurait fait une distinction avec *Dufferin Paving* et conclu que la prescription visait les dommages découlant de l'utilisation ou de la conduite d'un véhicule à moteur. L'action contre le mécanicien se rapporte non pas à l'utilisation ou à la conduite

17

18

The *Highway Traffic Act*, in his view, was meant to govern the operation of motor vehicles, and the limitation period had to be interpreted in that light.

19 Six months later, this Court again was called on to deal with the Ontario limitation in *Argue, supra*. The case involved a serious fire caused by the negligent operation of a fuel pump refilling the plaintiff's fuel oil tank in the basement of his pharmacy. The fuel pump was an integral part of the defendant's fuel truck, the vehicle being constructed in such a way as to allow the defendant to transport and deliver fuel oil to its customers without any additional equipment being necessary. A fire which destroyed the pharmacy and surrounding buildings was caused when the defendant overfilled the plaintiff's fuel oil tank. The defendant asserted that the action was limited by the *Highway Traffic Act*, as it had not been filed within the period for "damages occasioned by a motor vehicle".

20 Spence J., speaking for the Court, distinguished the situation in *Dufferin Paving, supra*, finding that the case stood only for the proposition that "when damage is occasioned by a motor vehicle *used as such* whether that damage sounds in negligence or in nuisance or in breach of statutory regulations, the section is a bar to actions . . ." (p. 367 (emphasis in original)). When a motor vehicle was used in an aspect other than as a mode of conveyance, the limitation would not apply. This was consistent with *Heppel*, as well, since in *Heppel* the accident was caused by a motor vehicle in the course of travelling on a highway. Therefore, the action in *Argue* was found not to be barred by the limitation in the *Highway Traffic Act*.

21 This Court reviewed this issue a fourth time, in the case of *Bruell, supra*. The defendant was a common carrier, and contracted with the plaintiff to transport some machinery. In the course of transport, the defendant drove under a low bridge and damaged

d'un véhicule à moteur, mais à sa négligence dans les travaux de réparation. À son avis, la *Highway Traffic Act* est censée régir la conduite des véhicules à moteur et le délai de prescription doit être interprété en conséquence.

Six mois plus tard, notre Cour examine de nouveau, dans *Argue*, précité, le délai de prescription de la loi ontarienne. Il s'agit d'un incendie important causé par l'utilisation négligente d'une pompe à mazout lors du remplissage du réservoir à mazout du demandeur, situé au sous-sol de sa pharmacie. La pompe à mazout fait partie intégrante du camion-citerne de la défenderesse, le véhicule étant construit de façon à lui permettre de transporter et de livrer le mazout à ses clients sans avoir besoin de matériel additionnel. L'incendie qui a détruit la pharmacie et des édifices avoisinants a résulté du fait que la défenderesse a trop rempli le réservoir à mazout du demandeur. La défenderesse prétend que l'action est prescrite par application de la *Highway Traffic Act*, parce qu'elle n'a pas été déposée dans le délai applicable aux « dommages causés par un véhicule à moteur ».

Le juge Spence, au nom de la Cour, fait une distinction avec les faits de *Dufferin Paving*, précité, concluant que cet arrêt permet uniquement d'affirmer que [TRADUCTION] « la prescription vise toute action en dommages-intérêts pour des dommages causés par un véhicule à moteur *utilisé en tant que tel*, que la cause d'action soit la négligence, la nuisance ou l'inobservation de la réglementation » (p. 367 (en italique dans l'original)). Lorsqu'un véhicule à moteur est utilisé autrement que comme moyen de transport, le délai de prescription ne s'applique pas. Cette façon de voir est par ailleurs conforme à *Heppel*, puisque dans *Heppel* l'accident a été causé par un véhicule à moteur circulant sur une route. En conséquence, la Cour juge que l'action dans *Argue* n'est pas prescrite en application de la *Highway Traffic Act*.

Notre Cour examine la même question une quatrième fois, dans *Bruell*, précité. La défenderesse Bruell, un transporteur public, passe un contrat avec la demanderesse pour le transport de machines. En passant sous un pont peu élevé, le transporteur

the machinery. The defendant asserted, in defence of the claim brought against it, the limitation period in the *Highway Traffic Act*. Judson J. found, speaking for the Court, that the action for breach of contract was not barred by this limitation period. He agreed with the view of Estey J.A., in the Court of Appeal (*Hydro-Electric Power Commission of Ontario v. Bruell Float Service Ltd.* (1974), 3 O.R. (2d) 108), that the legislature would have had to have been much clearer in its language than it had, if it meant to affect actions in contract “by reason only of the fact that a vehicle might be somehow involved in the performance of the contract” (p. 11).

The cases from this Court discussed above constitute the framework of the debate which has, subsequently, required the attention of a number of other courts. It has been clear since at least the decision in *Bruell* that some amount of inconsistency in approach exists among them. In *Bruell*, Judson J. specifically noted at p. 11 that:

The ratio of the judgment [in *Argue*] was that the damage was not caused by the use and operation of a motor vehicle but was caused by the use and operation of a pump mounted on the motor vehicle. There is undoubtedly an inconsistency between this judgment and the judgment in the *Heppel* case. The *Heppel* case had held that if a motor vehicle is the occasion for the damage, if it is the vehicle which brings it about, then the limitation period applies.

However, Judson J. also declined to resolve the inconsistency, as it was, in his view, unnecessary to do so in order to resolve the appeal before the Court at that time.

The trial and appellate courts which have had to consider the issue since *Bruell* have not had the same luxury. Accordingly, there have been a number of attempts made to resolve or account for the divergent approaches evident in the *Heppel* and *Dufferin Paving* line of cases and the *Bruell* and possibly the *Argue* line.

One such approach is that which the trial judge took in this case. On this view, *Heppel* sets out a general rule to which *Argue* and *Bruell* establish exceptions; these are, respectively, cases involving

endommagement des machines. En défense à l'action intentée contre lui, le transporteur invoque le délai de prescription de la *Highway Traffic Act*. Le juge Judson, au nom de la Cour, conclut que ce délai ne rend pas irrecevable l'action pour violation de contrat. Il se dit d'accord avec l'opinion du juge Estey de la Cour d'appel (*Hydro-Electric Power Commission of Ontario c. Bruell Float Service Ltd.* (1974), 3 O.R. (2d) 108) que le législateur aurait dû utiliser des termes beaucoup plus clairs s'il voulait viser les actions contractuelles « en raison du seul fait qu'un véhicule pourrait, de quelque façon, être impliqué dans l'exécution du contrat » (p. 11).

Les arrêts de notre Cour analysés ci-dessus constituent le cadre général du débat qui a retenu par la suite l'attention de plusieurs autres tribunaux. Il est clair depuis au moins l'arrêt *Bruell* qu'il existe un manque d'uniformité dans l'analyse de la question. Dans *Bruell*, le juge Judson note expressément (à la p. 11) :

Le principe de [l'arrêt *Argue*] était que le dommage n'avait pas été causé par l'usage et le fonctionnement d'un véhicule à moteur, mais plutôt par l'usage et le fonctionnement d'une pompe installée sur le véhicule à moteur. Il y a indubitablement contradiction entre cet arrêt et l'arrêt *Heppel*. Il avait été décidé dans l'affaire *Heppel* que si un véhicule à moteur est la cause du dommage, c'est-à-dire si c'est le véhicule qui l'occasionne, alors le délai de prescription s'applique.

Toutefois, le juge Judson refuse de résoudre cette contradiction, parce qu'à son avis, il n'est pas nécessaire de le faire pour trancher l'appel.

Les tribunaux de première instance et d'appel qui ont dû examiner cette question depuis *Bruell* n'ont pas eu le même luxe. En conséquence, plusieurs tentatives ont été faites pour résoudre ou expliquer les divergences qui ressortent, d'une part, du courant jurisprudentiel *Heppel* et *Dufferin Paving*, et, d'autre part, du courant jurisprudentiel *Bruell* et peut-être aussi *Argue*.

Le juge de première instance en l'espèce a adopté l'une de ces approches, à savoir que l'arrêt *Heppel* énonce la règle générale et que les arrêts *Argue* et *Bruell* y apportent des exceptions, l'une

22

23

24

the breach of contract for transport by a common carrier, and cases where the vehicle is not being used as a vehicle, but as a fuel pump, at the time of the damage being caused. While I admire the attempt of the trial judge, and the Saskatchewan Court of Appeal in *Herbert v. Misuga*, *supra*, and *Pichler Ramsay Enterprises*, *supra*, to reconcile difficult precedents, in my view this approach can no longer adequately account for the real conflict between the approaches variously taken by this Court. In my opinion, the rule in *Heppel* is so broad as to clearly encompass the situations in *Argue* and *Bruell*. Although the Court in *Argue* succeeded in drawing a distinction from *Heppel*, it did not set out to reduce the latitude of the *Heppel* approach on a principled basis. Furthermore, the Court specifically recognized in *Bruell* the inconsistency between these two interpretations of “damages occasioned by a motor vehicle”, even while adding a new twist to the series of interpretations.

25 A second approach is exemplified by the Court of Appeal’s judgment in this case. This view regards the decision in *Bruell* as standing for the proposition that actions framed in contract are not susceptible to limitation periods on actions for “damages occasioned by a motor vehicle”, that is, that only actions framed in tort will be so barred. Thus, the broad approach taken in *Heppel* applies to all actions brought in tort, but provided that a case is brought in contract, the limitation will never apply at all. This view rests largely upon certain comments of Estey J.A. in the Court of Appeal in *Bruell*, where he expressed the view that no principle of law “precludes a claim in contract only because an action in tort arises on the same facts” (p. 116).

26 The same approach of regarding the cause of action as determinative was taken by Cory J. in the case of *Lebed v. Chrysler Canada Ltd.* (1979), 25 O.R. (2d) 161 (H.C.J.), which case was followed in *Byrne v. Goodyear Canada Inc.* (1981), 33 O.R. (2d) 800 (H.C.J.). This approach was also adopted

visant la violation d’un contrat de transport par un transporteur public et l’autre l’utilisation d’un véhicule non comme véhicule mais comme pompe à mazout au moment où les dommages sont causés. Bien que j’admire cette tentative du juge de première instance en l’espèce et de la Cour d’appel de la Saskatchewan dans *Herbert c. Misuga* et *Pichler Ramsay Enterprises*, précités, de concilier de difficiles précédents, j’estime que cette approche ne peut plus expliquer convenablement le conflit réel qui existe entre les divers points de vue adoptés par notre Cour. À mon avis, la règle de l’arrêt *Heppel* est tellement générale qu’elle s’applique clairement aux faits des affaires *Argue* et *Bruell*. La Cour réussit dans *Argue* à faire une distinction avec *Heppel*, mais elle ne cherche pas à circonscrire, sur le plan des principes, la latitude conférée dans *Heppel*. En outre, la Cour reconnaît expressément dans *Bruell* la contradiction existant entre les deux interprétations de l’expression « dommages causés par un véhicule à moteur », même en ajoutant une nouvelle facette à la série d’interprétations.

L’arrêt de la Cour d’appel en l’espèce illustre une deuxième approche, à savoir que l’arrêt *Bruell* permet d’affirmer que des actions ayant un fondement contractuel ne sont pas soumises à la prescription applicable aux actions en dommages-intérêts pour des « dommages causés par un véhicule à moteur »; autrement dit, seules les actions ayant un fondement délictuel y sont assujetties. En conséquence, l’approche générale adoptée dans *Heppel* s’applique à toutes les actions délictuelles, mais s’il s’agit d’une action contractuelle, le délai de prescription ne s’applique jamais. Ce point de vue repose en grande partie sur des commentaires du juge Estey de la Cour d’appel dans *Bruell*, où il exprime le point de vue qu’aucun principe de droit [TRADUCTION] « n’empêche d’intenter une action contractuelle au seul motif que les mêmes faits donnent naissance à une action délictuelle » (p. 116).

La même approche qui consiste à considérer la cause d’action comme étant déterminante est adoptée par le juge Cory dans *Lebed c. Chrysler Canada Ltd.* (1979), 25 O.R. (2d) 161 (H.C.J.), suivi dans *Byrne c. Goodyear Canada Inc.* (1981), 33 O.R. (2d) 800 (H.C.J.). Cette approche est également

in *Daviault v. Canadian Motorcycle Assn.* (1985), 49 O.R. (2d) 147 (H.C.J.). In *Lebed*, much the same as in *Heppel*, the plaintiffs were involved in a motor vehicle accident allegedly attributable to negligence in the manufacture of their vehicle. The plaintiffs sued both the manufacturer for negligence, and the automobile dealer for breach of contract and of the *Sale of Goods Act*, R.S.O. 1970, c. 421. Cory J. decided that he was bound by *Heppel* to apply the limitation period in the *Highway Traffic Act* to the claim in negligence against the manufacturer. However, he concluded that the claim in contract against the dealer could proceed, on the same basis as the Court of Appeal did in this case: namely, that *Bruell* governed cases in contract, and *Heppel* only those in tort.

With great respect, once again, to the struggles of the courts below with this perplexing question, this is also not an adequate resolution of the meaning of “damages occasioned by a motor vehicle”. I am unable to conclude that the legislature, in drafting this provision, intended that all claims in tort, regardless of the true substance of the claim, should be within the purview of this limitation period merely because of the presence of a motor vehicle somewhere within the chain of causation leading to damage sustained. Conversely, I am not persuaded that the legislature would have regarded all claims in contract, however tendentiously framed, as beyond the limitation period’s reach. In so far as the courts below have had to deal with Supreme Court precedent from *Heppel* and *Bruell*, the approaches taken have been fair attempts to grapple with the difficulties created. But I cannot regard this statute as having created the bright line between actions in tort and in contract outlined in *Lebed* and in the Court of Appeal in the instant case.

There is, broadly speaking, a third approach that has been taken in a series of Ontario cases. An excellent example is found in *Clost v. Colautti Construction Ltd.* (1985), 52 O.R. (2d) 339 (H.C.J.), substantially followed in *Renaud v. OC Transpo*

adoptée dans *Daviault c. Canadian Motorcycle Assn.* (1985), 49 O.R. (2d) 147 (H.C.J.). Dans l’affaire *Lebed*, assez similaire à *Heppel*, les demandeurs ont eu un accident automobile qu’ils imputent à la négligence dans la fabrication de leur véhicule. Ils intentent une action pour négligence contre le fabricant et une action pour violation de contrat et manquement à la *Sale of Goods Act*, L.R.O. 1970, ch. 421, contre le concessionnaire d’automobiles. Le juge Cory s’estime tenu, en raison de l’arrêt *Heppel*, d’appliquer le délai de prescription de la *Highway Traffic Act* à l’action pour négligence intentée contre le fabricant. Cependant, il conclut que l’action contractuelle contre le concessionnaire peut suivre son cours pour la même raison que la Cour d’appel en l’espèce, savoir que *Bruell* régit les actions contractuelles et que *Heppel* s’applique uniquement aux actions délictuelles.

Avec grand respect, je le répète, pour les efforts déployés par les tribunaux pour résoudre cette question complexe, ceci n’est pas non plus une interprétation adéquate de « dommages causés par un véhicule à moteur ». Je suis incapable de conclure que le législateur, en adoptant cette disposition, voulait que toutes les actions délictuelles, indépendamment de leur fondement véritable, soient visées par la prescription qui y est prévue du simple fait de la présence d’un véhicule à moteur dans la chaîne causale menant aux dommages subis. À l’inverse, je ne suis pas convaincu que le législateur aurait considéré toutes les actions contractuelles, même spécieusement présentées comme telles, comme échappant à la prescription. Compte tenu des précédents établis par la Cour suprême dans *Heppel* et *Bruell*, les approches que les tribunaux ont adoptées constituent des tentatives honnêtes de régler les difficultés créées. Mais, je ne peux pas considérer que la loi en cause trace la ligne de démarcation nette entre les actions délictuelles et les actions contractuelles que décrivent l’arrêt *Lebed* et l’arrêt de la Cour d’appel en l’espèce.

Généralement parlant, je dirais qu’une troisième approche est suivie dans une série d’affaires ontariennes. On en trouve un excellent exemple dans *Clost c. Colautti Construction Ltd.* (1985), 52 O.R. (2d) 339 (H.C.J.), largement suivie dans *Renaud c.*

27

28

(1992), 9 O.R. (3d) 726 (Gen. Div.), and *Clark v. 449136 Ontario Inc.* (1996), 27 O.R. (3d) 658 (Gen. Div.). In *Clost*, the plaintiff, a child, accidentally rode his toy truck into the street, where he was struck and injured by a motor vehicle. The plaintiff sued the manufacturer of the toy truck in negligence, with no allegation of any contractual relationship. The toy manufacturer argued that the limitation period in the Ontario *Highway Traffic Act* barred the claim, as it was filed as against this defendant more than two years after the accident occurred. In concluding that this was not the type of claim the Act intended to prescribe, Osborne J. made the following observations at p. 345:

What filters through the Supreme Court of Canada's decisions in *Argue* and *Bruell* is the need to examine the substance of the claim being advanced, as opposed to simply considering what actually caused the damage complained of. . . . In my view, the intellectual exercise required must focus on the claim being made against the defendant seeking the protection of the *Highway Traffic Act* limitation period. What claim is being made against that defendant? That is a far different exercise than asking the simplistic question, how was this plaintiff injured? or, did a motor vehicle occasion the physical injury referred to as the basis for the plaintiff's damage claims?

29 In that light, Osborne J. concluded that the substance of the claim against the toy manufacturer had nothing to do with a motor vehicle. The presence of a motor vehicle in the chain of causation was simply incidental to the essence of the claim. Therefore, he found that s. 180(1) of the Ontario *Highway Traffic Act* could not be relied on by the defendant.

30 What *Clost* attempts to make clear is that the mere fact that a claim is made in tort or in contract is not determinative. The action against the toy manufacturer was a products liability claim in tort. However, the action was so far removed from the involvement of a motor vehicle that Osborne J. could not have reasonably regarded the case as within the intended field of operation of the *Highway Traffic Act* limitation. Osborne J., instead of relying completely on the tort-contract dichotomy emanating from *Lebed's*

*OC Transpo* (1992), 9 O.R. (3d) 726 (Div. gén.), et *Clark c. 449136 Ontario Inc.* (1996), 27 O.R. (3d) 658 (Div. gén.). Dans *Clost*, le demandeur, un enfant, s'est accidentellement retrouvé dans la rue en s'amusant avec son camion jouet, où il a été heurté et blessé par un véhicule à moteur. Le demandeur intente une action pour négligence contre le fabricant du camion jouet, sans alléguer de relation contractuelle. Le fabricant du jouet soutient que la prescription du *Code de la route* de l'Ontario rend l'action irrecevable, parce qu'elle a été engagée contre lui plus de deux ans après l'accident. En concluant que le délai de prescription prévu par le Code n'est pas censé s'appliquer à ce type d'action, le juge Osborne fait les observations suivantes (à la p. 345) :

[TRADUCTION] Ce qui ressort des décisions *Argue* et *Bruell* de la Cour suprême du Canada, c'est la nécessité d'examiner le fond de l'action intentée au lieu de seulement ce qui a causé les dommages dont on se plaint. [ . . . ] À mon avis, l'exercice intellectuel requis doit être axé sur l'action intentée contre le défendeur se réclamant de la protection de la prescription prévue dans le *Code de la route*. Quelle sorte d'action est intentée contre le défendeur? Il s'agit d'un exercice très différent de celui de se poser la question simpliste de savoir comment le demandeur a été blessé. Ou encore, le préjudice corporel qui fonde son action en dommages-intérêts a-t-il été causé par un véhicule à moteur?

Dans cette optique, le juge Osborne conclut que l'action intentée contre le fabricant du jouet n'a rien à voir quant au fond avec un véhicule à moteur. La présence d'un véhicule à moteur dans la chaîne de causalité est simplement accessoire à l'essence de l'action. Il conclut donc que la défenderesse ne peut invoquer le par. 180(1) du *Code de la route* de l'Ontario.

La décision *Clost* tente d'expliquer que le simple fait qu'une action se présente comme délictuelle ou comme contractuelle n'est pas déterminant. L'action contre le fabricant du jouet est une action délictuelle fondée sur la responsabilité du fait du produit. Cependant, elle n'a tellement rien à voir avec un véhicule à moteur que le juge Osborne ne peut raisonnablement considérer que le délai de prescription du *Code de la route* est censé s'y appliquer. Plutôt que de s'en remettre entièrement à la

reconciliation of the conflicting cases in this Court, took a substantive approach to the interpretation of “damages occasioned by a motor vehicle”, and thus to the application of this type of limitation period. Although the decision in *Clost* does not so clearly follow from or accommodate the jurisprudence of this Court, I am of the view that there is substantial merit to the sort of approach Osborne J. took, which I shall now discuss.

C. *The Proper Approach to “Damages Occasioned by a Motor Vehicle”*

In my view, it is time for this Court to depart from the sharp distinction that has, in the opinion of some courts, been created by the effect of *Heppel* and *Bruell* between cases framed in contract and cases framed in tort. The legislation aims to have a reasonably wide effect and does not distinguish between these divergent forms of action. It says, simply, “[n]o action may be brought against a person for the recovery of damages occasioned by a motor vehicle” after the expiry of the limitation period (emphasis added).

At the same time, I would depart from the view expressed most forcefully in *Heppel* that, “[i]f a motor vehicle is the occasion for the damage, *i.e.*, if it is the vehicle which brings it about, then the limitation period applies” (p. 710). In so far as this has been taken to be the core of the *Heppel* decision, that the presence of a motor vehicle in the chain of causation leading to damages for which the action is brought is sufficient to invoke the limitation, I think it must be said that *Heppel* should no longer be considered the law.

To deal with this issue, we must instead recognize the difficulty of setting out ironclad rules in the interpretation of this type of provision. The true intent of the legislature has often been left to the side in the debate over the phrase here in issue. The following comments made by the Court of Appeal in *Heppel*, and cited approvingly at p. 712 by the dissenting judge in this Court, remain relevant, in my opinion:

dichotomie délit civil-contrat née de la conciliation, dans *Lebed*, d’arrêts contradictoires de notre Cour, le juge Osborne fait une analyse au fond pour l’interprétation de l’expression « dommages causés par un véhicule automobile » et, partant, pour l’application de ce type de prescription. Bien que *Clost* ne suive pas la jurisprudence de notre Cour et ne concorde pas réellement avec elle, j’estime valable l’approche proposée par le juge Osborne, que je vais maintenant analyser.

C. *La façon d’aborder l’expression « dommages causés par un véhicule à moteur »*

À mon avis, le temps est venu pour la Cour de se distancier de la distinction radicale entre les actions ayant un fondement contractuel et celles ayant un fondement délictuel, qui, de l’avis de certains tribunaux, découle des arrêts *Heppel* et *Bruell*. La loi est censée avoir une application assez étendue et n’établit pas de distinction entre ces différents types d’actions. Elle dit simplement que « [n]ul ne peut intenter une action en dommages-intérêts contre une personne pour des dommages causés par un véhicule à moteur » après l’expiration du délai de prescription (je souligne).

Il serait également temps d’écarter le point de vue vigoureusement exprimé dans *Heppel*, selon lequel « [s]i un véhicule à moteur est la cause des dommages, *c.-à-d.* s’il les occasionne, le délai de prescription s’applique » (p. 710). Dans la mesure où on a considéré comme étant l’essence de l’arrêt *Heppel* que la présence d’un véhicule à moteur dans la chaîne de causalité menant aux dommages pour lesquels l’action est intentée suffit pour invoquer la prescription, j’estime qu’il faut dire que *Heppel* ne correspond plus à l’état du droit.

Pour traiter la question, nous devons plutôt reconnaître la difficulté d’établir des règles à toute épreuve dans l’interprétation de ce type de disposition. Dans le débat sur l’expression en cause, l’intention véritable du législateur a souvent été mise de côté. À mon avis, les commentaires suivants de la Cour d’appel dans *Heppel*, puis cités avec approbation par le juge dissident de notre Cour dans cette affaire (à la p. 712), demeurent pertinents :

31

32

33

The *Highway Traffic Act* regulates the use and operation of motor vehicles and I think that the scope of s. 147(1) consistently with its setting in the Act, is limited to cases in which damage is occasioned as the result of the use or operation of a motor car . . . .

While I do not wish to simply substitute a new test of whether the damage has been caused by the “use or operation” of a motor vehicle, I agree that the scope of the *Highway Traffic Act* must be kept in mind. The Act does not mean to regulate every aspect of contractual and delictual liability. It means to regulate highway traffic. While there may be instances in which a motor vehicle might be the central player in the causation of damages while not engaged in travelling on a highway, these instances will be somewhat rare.

34 Thus, in order to determine whether an action is for “damages occasioned by a motor vehicle”, and thus subject to the *Highway Traffic Act* limitation period, a substantive approach ought to be taken. The nature of the facts and the nature of the action ought to be considered together in order to make a determination as to the fundamental nature of the action. Are the damages sought to be recovered in the action, in their essence, damages that were occasioned by a motor vehicle? In light of the way in which the action is framed, and the facts giving rise to the damages claimed, is the action one that could be primarily classified as an action for damages occasioned by a motor vehicle? If the role of the motor vehicle in the causal chain is too insignificant, as in *Argue*, or if the causal chain is itself not the most illuminative way to characterize the claim, as in *Bruell* or as in *Clost*, the action ought not be regarded as subject to the limitation. If, on the other hand, the dominant feature of the damages is their relation to a motor vehicle accident, the limitation period ought to be applied.

35 In other words, the true intent of the statute is that “damages occasioned by a motor vehicle” requires that the presence of a motor vehicle be the dominant feature, or constitute the true nature, of the claim. Conversely, claims, whether framed in contract or in tort, where the presence of a motor vehicle is a fact

[TRANSLATION] La *Highway Traffic Act* régit l’utilisation et la conduite des véhicules à moteur, et j’estime que la portée du par. 147(1), vu sa place dans la loi, se limite aux cas où le dommage résulte de l’utilisation ou de la conduite d’un véhicule à moteur . . . .

Sans vouloir introduire un nouveau critère servant à déterminer si les dommages ont été causés par « l’utilisation ou la conduite » d’un véhicule à moteur, je conviens qu’il faut garder à l’esprit la portée de la *Highway Traffic Act*. Cette loi n’est pas censée régir tous les aspects de la responsabilité contractuelle et délictuelle. Elle est censée régler la circulation routière. Il peut y avoir des cas où un véhicule à moteur ne circulant pas sur une route soit la cause principale de dommages, mais ces cas sont assez rares.

En conséquence, pour déterminer si une action se rapporte à des « dommages causés par un véhicule à moteur » et est donc soumise au délai de prescription de la *Highway Traffic Act*, il faut procéder à une analyse substantielle. Pour déterminer la nature fondamentale de l’action, il faut examiner conjointement la nature des faits et la nature de l’action. Les dommages pour lesquels on demande des dommages-intérêts sont-ils essentiellement des dommages causés par un véhicule à moteur? Compte tenu de la façon dont l’action est présentée et des faits qui ont donné naissance à la demande de dommages-intérêts, peut-on classer l’action comme étant principalement une action résultant de dommages causés par un véhicule à moteur? Si le rôle du véhicule à moteur dans la chaîne de causalité est trop insignifiant, comme dans *Argue*, ou si la chaîne de causalité n’est pas la façon la plus éclairée de qualifier l’action, comme dans *Bruell* et dans *Clost*, il faut considérer que le délai de prescription ne s’applique pas à l’action. Si par contre la caractéristique dominante des dommages est d’être liés à un accident automobile, la prescription doit s’appliquer.

Autrement dit, suivant l’intention véritable du législateur, l’expression « dommages causés par un véhicule à moteur » exige que la présence du véhicule à moteur constitue la caractéristique dominante ou la nature véritable de l’action. À l’inverse, que le fondement de l’action soit contractuel

ancillary to the essence of the action, ought not be regarded as within the scope of that phrase.

In many ways, the decided cases tend to the application of this principle in the result, although the principles they express may differ. In *Dufferin Paving*, the fact that the damage sued on was exclusively and directly caused by the operation of heavy cement mixers driving up and down the street characterizes the claim as, in essence, a claim about damages occasioned by a motor vehicle. *Heppel*, while perhaps closer to the line, involved the collision of two automobiles, and this clearly overwhelmed the fact that the action was brought against a mechanic in contract. By contrast, the cases going the other way tend to emphasize the ancillary role of the motor vehicle. In *Argue* the motor vehicle was merely an instrument upon which the stationary fuel pump that caused the eventual damage was conveyed. In *Bruell*, which is probably as close to the line as was *Heppel*, the essence of the claim was regarded as failure to deliver goods. The fact that a motor vehicle was involved in the performance was ancillary to this contract. The same can be said of the facts in *Clost*, *Clark*, *Daviault*, and most of the other decided cases.

In the light of the substantive approach herein adopted, it can also be seen that there will be some claims in contract that the statute will bar. Where a claim brought in contract is, essentially, an attempt to frame what is really a tort action in terms that mean to evade the operation of the limitation period, the period will operate nevertheless. Although there are a number of legitimate reasons to frame an action in both contract and in tort, with sufficient ingenuity almost any action in tort can be artificially converted into an action in contract by hypothesizing an implied contract with implied terms. Where the framing of the action in contract is a tendentious characterization of this sort, a court must not be afraid to interfere with alleged contract rights. While I agree in principle with the view expressed by Estey J.A. in *Bruell* that Parliament would have had to manifest a very clear intention to interfere with rights in contract by this section, this is no license to

ou délictuel, si la présence du véhicule à moteur est un fait accessoire, l'action n'est pas visée par cette expression.

À bien des égards, les décisions rendues jusqu'ici tendent à ce résultat, bien que les énoncés de principe aient pu différer. Dans *Dufferin Paving*, le fait que le préjudice qui fondait l'action résultait exclusivement et directement du fonctionnement de gros malaxeurs à béton circulant dans la rue permet de qualifier l'action comme se rapportant essentiellement à des dommages causés par un véhicule à moteur. Dans *Heppel*, bien qu'il s'agisse peut-être d'un cas plus limite, l'action visait une collision entre deux automobiles, ce qui a clairement occulté le fait que l'action était intentée contre un mécanicien sur la base d'un contrat. Au contraire, les cas qui vont dans l'autre sens tendent à mettre l'accent sur le rôle accessoire du véhicule à moteur. Dans *Argue*, le véhicule à moteur n'était que l'instrument qui transportait la pompe à mazout fixe qui a causé les dommages. Dans *Bruell*, qui est probablement un cas aussi limite que *Heppel*, le défaut de livrer les marchandises était considéré l'essence de l'action. La présence du véhicule à moteur était accessoire à l'exécution du contrat. On peut dire la même chose des faits dans *Clost*, *Clark* et *Daviault*, et la plupart des autres décisions.

Selon l'analyse substantielle adoptée en l'espèce, on peut voir aussi que la loi rendra irrecevables certaines actions contractuelles. Lorsqu'une action contractuelle est en réalité une tentative de présenter une action délictuelle de façon à la soustraire au délai de prescription, celui-ci s'appliquera quand même. S'il existe maintes raisons légitimes d'intenter une action sur un fondement à la fois contractuel et délictuel, presque toute action délictuelle peut être transformée artificiellement, avec suffisamment d'ingéniosité, en une action contractuelle en énonçant l'hypothèse d'un contrat implicite comportant des conditions implicites. Lorsqu'une action est présentée de façon aussi spécieuse comme une action contractuelle, les tribunaux ne doivent pas hésiter à intervenir à l'égard de ces prétendus droits contractuels. Je souscris en principe à l'opinion, exprimée par le juge Estey dans *Bruell*, que s'il voulait que cette disposition touche les droits contractuels le

frame actions in a less than natural manner merely to avoid the section's operation.

38 It is also clear that there are claims in tort which this section will not catch, as was the case in *Clost*. A party whose negligence leads to injury or damages should not be given the advantage of this period merely because that party had the good fortune of having the eventual damage proximately caused by a third-party motorist. It is true, of course, that where a motor vehicle is the immediate cause of the damage most actions in tort will be barred and most actions in contract will not. But in either case, the true question that must be asked is a question of what the essence of the claim really is.

39 The characterization of the claim is a matter best suited to the trial judge's position. The trial judge should exercise his discretion in deciding upon which factors, in a particular case, are the most relevant to the essential characterization. Generally both the cause of action itself and the facts surrounding the damages will be the most relevant. In carrying out this process, judges should also regard the decided cases as illuminative of what sort of actions fall within the statute's purview. For instance, I would not depart from the process followed in, e.g., *Argue* of also asking whether the motor vehicle is acting in the character of a motor vehicle, as it were, or whether its nature as a motor vehicle is quite irrelevant to the essence of the action.

#### D. *Application to this Appeal*

40 In this appeal, the parties stipulated in their Agreed Statement of Facts that Fensom operated the bus "in such a manner as to cause the plaintiff's crutches to jar her right shoulder, thereby causing injury". The plaintiff framed her action both as a tort claim and a contract claim.

41 In view of the parties' stipulation, it is clear that the direct cause of the injury was the operation of a motor vehicle. It is also true that the defendant

législateur aurait dû exprimer très clairement son intention, mais cela n'autorise pas à caractériser une action de façon artificielle dans le seul but de la soustraire à son application.

Il est également clair que, comme dans le cas de *Clost*, cette disposition ne s'appliquera pas à certaines actions délictuelles. Une partie dont la négligence a occasionné une blessure ou des dommages ne devrait pas bénéficier de la prescription du simple fait que, par un heureux hasard pour elle, c'est un véhicule à moteur conduit par une tierce partie qui a été la cause immédiate des dommages. Il est vrai, bien entendu, que lorsqu'un véhicule à moteur est la cause immédiate des dommages, la plupart des actions délictuelles seront irrecevables alors que la plupart des actions contractuelles ne le seront pas. Mais dans les deux cas, il faut se demander quelle est véritablement l'essence de l'action.

Le juge de première instance est le mieux placé pour caractériser l'action. Il devrait exercer son pouvoir discrétionnaire pour choisir quels facteurs dans un cas donné sont les plus pertinents pour caractériser l'essence de l'action. Généralement, la cause d'action et les faits relatifs aux dommages sont les facteurs les plus pertinents. Dans son analyse, le juge devrait également considérer la jurisprudence pour déterminer quel type d'action est visé par la loi. Par exemple, je ne dérogerais pas au processus suivi notamment dans *Argue* qui consiste à se demander également si le véhicule à moteur sert de véhicule à moteur en tant que tel ou si sa nature de véhicule à moteur est au contraire sans pertinence quant à l'essence de l'action.

#### D. *Application en l'espèce*

Dans le présent pourvoi, les parties disent dans leur exposé conjoint des faits que Fensom a conduit l'autobus « d'une façon telle que la demanderesse est blessée par les béquilles qui lui frappent l'épaule droite ». La demanderesse a présenté son action tant comme action délictuelle que comme action contractuelle.

Compte tenu de l'affirmation des parties, il est clair que la cause immédiate de la blessure est la conduite d'un véhicule à moteur. Il est vrai aussi

Fensom secured the plaintiff's crutches between her underarm and the wheel well of the bus in a way that might also have been considered negligent. However, the potential negligence of this manner of seating the plaintiff would never have caused damage either, except for the fact that she was being seated in a motor vehicle, and that this motor vehicle would soon begin to move and to jar the occupants as the vehicle encountered bumps and other flaws in the road.

The contract between the plaintiff and Trailways was alleged to contain an implied term of safe passage. I would note immediately that this alleged implied term itself is directly contingent on the proper operation of a motor vehicle. In other words, most of the imaginable breaches of this implied term would of necessity be "damages occasioned by a motor vehicle", save perhaps accidents occurring while the driver was assisting the plaintiff down the sidewalk or into her home. In any event, it appears to me that the purpose of this alleged implied term is to transfer what is, in essence, a tort claim into the realm of contract law. A term of safe passage is not unusual or inappropriate, but in the context of the facts of this case, it amounts to an attempt to find a contractual obligation to act in accordance with the standard of care.

With respect to each claim, then, the dominant feature of the facts is that the damage here was caused by a motor vehicle. The presence of the vehicle was not in any way ancillary to the damage complained of. Instead, it was the very operation of the motor vehicle itself that, by the parties' mutual admission, centrally caused the damage. The alternative cause — the placement of the plaintiff's crutches — is so highly contingent on the context of the plaintiff's presence in a motor vehicle about to engage in motion, that I can find no distinction of significance there. In my view, therefore, the claims brought by the plaintiff are claims for "damages occasioned by a motor vehicle".

que le défendeur Fensom a placé les béquilles de la demanderesse entre son aisselle et le passage de roue d'une manière qui pourrait également être considérée négligente. Cependant, cette possible négligence dans la façon d'installer la demanderesse n'aurait jamais causé les dommages si la demanderesse n'avait pas été assise dans un véhicule à moteur qui a été mis en marche peu après et a violemment secoué les passagers sur les cahots de la route.

On allègue que le contrat entre la demanderesse et Trailways contenait la condition implicite qu'elle serait transportée en sécurité. Je noterais immédiatement que cette prétendue condition implicite dépend directement de la conduite appropriée du véhicule à moteur. Autrement dit, la plupart des violations imaginables de cette condition implicite donneraient nécessairement lieu à des « dommages causés par un véhicule à moteur », à l'exception peut-être d'accidents survenant quand le conducteur aide la passagère à descendre sur le trottoir ou à rentrer chez elle. Quoi qu'il en soit, j'estime que cette prétendue condition implicite vise à transférer ce qui est essentiellement une action délictuelle dans le domaine contractuel. Une condition de transport en sécurité n'est pas inhabituelle ou inappropriée, mais dans le contexte des faits de l'espèce, elle équivaut à une tentative de donner un fondement contractuel à l'obligation d'agir avec toute la diligence appropriée.

La caractéristique dominante des faits de chacune des actions est que les dommages en l'espèce ont été causés par un véhicule à moteur. La présence du véhicule n'était en aucune façon accessoire au dommage dont on se plaint. Au contraire, les parties conviennent que c'est la conduite même du véhicule à moteur qui est la cause principale des dommages. La cause subsidiaire des dommages — la façon dont ont été placées les béquilles de la demanderesse — est tellement liée au contexte de la présence de la demanderesse dans un véhicule à moteur qui va être mis en marche, que je ne peux trouver aucune distinction importante en l'espèce. À mon avis, les actions intentées par la demanderesse se rapportent donc à des « dommages causés par un véhicule à moteur ».

42

43

VI. Conclusion

44

For the foregoing reasons, I would allow the appeal, set aside the judgment of the Saskatchewan Court of Appeal, and answer the stated question by finding that s. 88(1) of the Saskatchewan *Highway Traffic Act* applies to the plaintiff's case against the appellants Fensom and Trailways. The appellants will have their costs in this Court and in the courts below.

*Appeal allowed.*

*Solicitor for the appellants: Saskatchewan Government Insurance, Regina.*

*Solicitor for the respondents: Saskatchewan Lawyer's Insurance Association, Regina.*

VI. Conclusion

Pour les motifs qui précèdent, je suis d'avis d'accueillir le pourvoi, d'annuler l'arrêt de la Cour d'appel de la Saskatchewan et de répondre à la question énoncée en concluant que le par. 88(1) de la *Highway Traffic Act* de la Saskatchewan s'applique à l'action qu'a intentée la demanderesse contre les appelants Fensom et Trailways. Les appelants ont droit aux dépens devant notre Cour et devant toutes les autres instances.

*Pourvoi accueilli.*

*Procureur des appelants : Saskatchewan Government Insurance, Regina.*

*Procureur des intimés : Saskatchewan Lawyer's Insurance Association, Regina.*