

**Barbara Owen Hill Appellant;**

and

**Her Majesty The Queen Respondent.**

1973: October 23, 24; 1973: December 21.

Present: Fauteux C.J. and Abbott, Martland, Judson, Ritchie, Spence, Pigeon, Dickson and Laskin JJ.

ON APPEAL FROM THE COURT OF APPEAL FOR  
ONTARIO

*Motor Vehicles—Accident—Failure to remain at the scene of accident—Touching of vehicles—Whether knowledge of damage or injury relevant—The Highway Traffic Act, R.S.O. 1970, c. 202, s. 140(1)(a).*

Appellant was driving behind a taxicab which stopped for a red light. On the light turning green the taxicab began to make a right turn but stopped suddenly in order to avoid a pedestrian in a crosswalk and the appellant's vehicle then touched the rear of the taxicab. There was a pause of two or three seconds and then the taxicab driver pulled over to the right of the street, which curved, and out of sight of appellant who, believing that no damage had occurred as a result of the touching, continued to drive to her home. It was subsequently shown that there was a dent in the rear bumper of the taxicab and a value of \$60 was placed on this damage. The convicting Justice found that in order to convict it was not necessary for the appellant to have had knowledge that damage occurred as a result of the touching of the two vehicles.

*Held* (Spence and Laskin JJ. dissenting): The appeal should be dismissed.

*Per* Fauteux C.J. and Abbott, Martland, Judson, Ritchie, Pigeon and Dickson JJ.: The departure of the taxi driver from the immediate scene does not exculpate the appellant. Further the offence of failing to remain at the scene of an accident contrary to s. 140(1)(a) of *The Highway Traffic Act*, R.S.O. 1970, c. 202, does not involve *mens rea* since it is not a crime in the real sense but is, rather, part of a comprehensive code for the regulation and control of traffic on the highways enacted in the interest of public safety.

*Per* Spence and Laskin JJ., *dissenting*: The appellant was charged with a breach of a section which only operates "when an accident occurs" and the Crown had failed to prove that an accident had occurred.

**Barbara Owen Hill Appelante;**

et

**Sa Majesté la Reine Intimée.**

1973: les 23 et 24 octobre; 1973: le 21 décembre.

Présents: Le Juge en chef Fauteux et les Juges Abbott, Martland, Judson, Ritchie, Spence, Pigeon, Dickson et Laskin.

EN APPEL DE LA COUR D'APPEL DE L'ONTARIO

*Véhicule automobile—Accident—Omission de rester sur les lieux de l'accident—Véhicules qui se touchent—La connaissance des dommages ou du préjudice est-elle pertinente?—Highway Traffic Act, R.S.O. 1970, c. 202, art. 140(1) a).*

L'appelante suivait un taxi qui s'est arrêté à un feu rouge. Lorsque le feu est passé au vert, le taxi a amorcé un virage à droite mais il s'est arrêté soudainement afin d'éviter une personne dans un passage pour piétons; le véhicule de l'appelante toucha alors l'arrière du taxi. Après un intervalle de deux ou trois secondes, le chauffeur de taxi s'est dirigé sur le côté droit de la rue. A cet endroit, la rue s'incurve et l'appelante a perdu le taxi de vue. Croyant qu'il n'y avait pas eu de dommages, l'appelante a poursuivi sa route vers sa demeure. On a subséquemment montré qu'il y avait une concavité sur le pare-chocs arrière du taxi, et ce dommage fut évalué à \$60. Le juge de paix a conclu qu'afin de déclarer l'appelante coupable, il n'était pas nécessaire qu'elle ait vu qu'un dommage avait été causé par suite du fait que les deux véhicules s'étaient touchés.

*Arrêt* (les Juges Spence et Laskin étant dissidents): Le pourvoi doit être rejeté.

*Le* Juge en chef Fauteux et les Juges Abbott, Martland, Judson, Ritchie, Pigeon et Dickson: Le départ du chauffeur de taxi du lieu même de l'accident ne disculpe pas l'appelante. De plus, l'infraction de ne pas rester sur les lieux d'un accident contrairement à l'art. 140(1) a) du *Highway Traffic Act*, R.S.O. 1970, c. 202, ne comporte pas la *mens rea* puisque ce n'est pas proprement un acte criminel; il fait plutôt partie d'un code complet adopté dans l'intérêt de la sécurité publique et visant la réglementation et le contrôle de la circulation sur la voie publique.

*Les* Juges Spence et Laskin, *dissidents*: L'appelante a été accusée d'une infraction à un article qui ne s'applique que «lors d'un accident» et la Couronne n'a pas réussi à prouver qu'un accident avait eu lieu.

The word "accident" appearing as it does in *The Highway Traffic Act*, R.S.O. 1970, c. 202, Part XIII should be construed to mean a chance occurrence resulting in loss, injury and damages . . . It may be said that the appellant could not have determined whether damage were caused unless she remained at the scene. The taxi driver first drove around the corner out of sight of the appellant and therefore it was he and not the appellant who failed to remain . . . but since there was no proof of damage there was no accident despite the contact.

[*Fenton v. Thorley & Co. Limited*, [1903] A.C. 443; *R. v. Morris*, (1971), 56 Cr. App. R. 175; *R. v. King*, [1962] S.C.R. 746; *Beaver v. The Queen*, [1957] S.C.R. 531; *R. v. Pierce Fisheries Ltd.*, [1971] S.C.R. 5; *Stephens v. The Queen*, [1960] S.C.R. 823; *Sherras v. De Rutzen*, [1895] 1 Q.B. 918 referred to].

APPEAL from a judgment of the Court of Appeal for Ontario, affirming without reasons the judgment of Osler J.<sup>1</sup> dismissing an appeal by way of stated case from a conviction of failing to remain at the scene of an accident contrary to s. 140(1)(a) of *The Highway Traffic Act*, R.S.O. 1970, c. 202. Appeal dismissed, Spence and Laskin JJ. dissenting.

*E. L. Greenspan*, for the appellant.

*C. Scullion*, for the respondent.

The judgment of Fauteux C.J. and Abbott, Martland, Judson, Ritchie, Pigeon and Dickson JJ. was delivered by

DICKSON J.—The appellant, Mrs. Barbara Owen Hill, was convicted at the City of Toronto by W.P. Patterson, a Justice of the Peace, on the charge:

That Barbara Owen Hill, on the 17th day of May, 1971 at the Municipality of Metropolitan Toronto, unlawfully did, an accident having occurred on a highway, to wit on St. Clair Avenue at Avoca Street, at 3:49 p.m., while in charge of a vehicle licence no. 102535, which was directly or indirectly involved in the said accident, fail to remain at or immediately return to the scene of the accident, contrary to Section 143A, S.S. 1, "A" of the *Highway Traffic Act*.

Le mot «accident» qui figure dans le *Highway Traffic Act*, R.S.O. 1970, c. 202, Partie XIII, devrait être interprété dans le sens d'évènement fortuit ayant comme conséquence une perte, des blessures ou des dommages . . . On peut dire que l'appelante ne pouvait pas constater s'il y avait eu des dommages si elle ne restait pas sur les lieux. Le chauffeur de taxi a d'abord tourné le coin de la rue hors du champ de vision de l'appelante et c'est donc lui, et non l'appelante, qui a omis de rester sur les lieux; mais puisqu'il n'y a eu aucune preuve de dommage il n'y a pas eu d'accident en dépit du contact entre les voitures.

[Arrêts mentionnés: *Fenton v. Thorley & Co. Limited*, [1903] A.C. 443; *R.v. Morris* (1971), 56 Cr. App. R. 175; *R. c. King*, [1962] R.C.S. 746; *Beaver c. The Queen*, [1957] R.C.S. 531; *R.c. Pierce Fisheries Ltd.*, [1971] R.C.S. 5; *Stephens c. The Queen*, [1960] R.C.S. 823; *Sherras v. De Rutzen*, [1895] 1 Q.B. 918].

POURVOI à l'encontre d'un arrêt de la Cour d'appel de l'Ontario confirmant sans motifs écrits le jugement du Juge Osler<sup>1</sup> rejetant un appel par voie d'exposé de cause d'une déclaration de culpabilité pour avoir omis de rester sur les lieux d'un accident en contravention de l'art. 140 (1)a) du *Highway Traffic Act*, R.S.O. 1970, c. 202. Pourvoi rejeté, les Juges Spence et Laskin étant dissidents.

*E. L. Greenspan*, pour l'appelante.

*C. Scullion*, pour l'intimée.

Le jugement du Juge en chef Fauteux et des Juges Abbott, Martland, Judson, Ritchie, Pigeon et Dickson a été rendu par

LE JUGE DICKSON—L'appelante, M<sup>me</sup> Barbara Owen Hill, a été trouvée coupable par le juge de paix W. P. Patterson, en la ville de Toronto, de l'infraction imputée, savoir:

[TRADUCTION] Le 17 mai 1971, dans la municipalité du Grand-Toronto, lors d'un accident survenu sur une voie publique, soit l'avenue St. Clair (intersection Avoca), à 3 h 49 de l'après-midi, Barbara Owen Hill a illégalement, ayant la charge d'un véhicule immatriculé 102535 directement ou indirectement impliquée dans ledit accident, omis de rester sur les lieux de l'accident ou d'y retourner immédiatement, en contravention de l'art. 143A, par. (1), «A», du *Highway Traffic Act*.

<sup>1</sup> [1972] 2 O.R. 402.

<sup>1</sup> [1972] 2 O.R. 402.

Thereafter, pursuant to *The Summary Convictions Act*, R.S.O. 1970, c. 450, Mrs. Hill applied to the Justice of the Peace to state and sign a case for the opinion of the Supreme Court of Ontario.

The facts, as found by the convicting justice, and narrated in the case stated, are:

(1) On the 17th day of May, 1971, the appellant was travelling along St. Clair Avenue East in the Municipality of Metropolitan Toronto, returning to her home from a French lesson.

(2) A taxicab being driven directly in front of the appellant by one Sidney Bernstein stopped for a red light at Avoca Street. When the light turned green the taxicab began to make a right turn on to Avoca Street but stopped suddenly in order to avoid a pedestrian in a crosswalk. The vehicle driven by the appellant directly behind the taxicab then touched the rear of the taxicab.

(3) After the touching of the two vehicles, there was a pause of two or three seconds. The taxicab driver did not leave his car but drove forward and pulled over to the right of Avoca Street. At this point, Avoca Street was a curving street and the taxicab drove out of the sight of the appellant.

(4) The appellant, believing that no damage had occurred as a result of the touching of the two vehicles continued to drive to her home.

(5) It was subsequently shown that there was a dent in the rear bumper of the taxicab, and a value of \$60.00 was placed on this damage.

(6) There was no damage, whatsoever, to the bumper or the vehicle of the appellant.

(7) A police constable of 20 years traffic experience examined the appellant's car and could find no damage to, or mark upon, the vehicle driven by the appellant.

(8) The police constable further stated that in his experience, if there had been a touching of the two vehicles producing damage of the type found upon the taxicab, there would in all probability have been a mark on the front portion of the car driven by the appellant.

(9) The appellant knew that there had been a touching of, but did not believe that there had been any damage caused to the taxicab.

(10) The appellant had nothing to drink on the day in question and was insured at the time for public

Par la suite, en vertu du *Summary Convictions Act*, R.S.O. 1970, c. 450, M<sup>me</sup> Hill a demandé au juge de paix de rédiger et signer un exposé de cause requérant l'avis de la Cour suprême de l'Ontario.

Les faits, constatés par le juge de paix, et relatés dans l'exposé de cause, sont les suivants:

[TRADUCTION] (1) Le 17 mai 1971, l'appelante roulaît sur l'avenue St. Clair est dans la municipalité du Grand-Toronto, revenant chez elle après une leçon de français.

(2) Juste en avant de l'appelante, un taxi que conduisait un nommé Sidney Bernstein s'est arrêté à un feu rouge à l'intersection de la rue Avoca. Lorsque le feu est passé au vert, le taxi a amorcé un virage à droite sur la rue Avoca mais il s'est arrêté soudainement afin d'éviter une personne qui se trouvait dans un passage pour piétons. Le véhicule conduit par l'appelante juste derrière le taxi toucha l'arrière de ce dernier.

(3) Après un intervalle de deux ou trois secondes, le chauffeur du taxi, qui n'est pas descendu de sa voiture, a démarré vers l'avant et s'est dirigé sur le côté droit de la rue Avoca. A cet endroit, la rue Avoca s'incurve et l'appelante a perdu le taxi de vue.

(4) L'appelante, croyant qu'il n'y avait pas eu de dommages, a poursuivi sa route vers sa demeure.

(5) On a subséquemment montré qu'il y avait une concavité sur le pare-chocs arrière du taxi, et ce dommage fut évalué à \$60.

(6) Le pare-choc ou le véhicule de l'appelante n'ont été aucunement endommagés.

(7) Un agent de police possédant vingt années d'expérience dans la circulation routière a examiné la voiture de l'appelante et n'a pu y relever ni dommage ni marque.

(8) L'agent de police a déclaré en outre que d'après son expérience si les deux véhicules s'étaient touchés de façon à produire un dommage du genre relevé sur le taxi, il y aurait eu en toute probabilité une marque sur la partie avant de l'automobile conduite par l'appelante.

(9) L'appelante savait que les voitures s'étaient touchées, mais elle ne croyait pas que le taxi avait subi un dommage.

(10) L'appelante n'avait pas consommé d'alcool le jour en question et elle détenait une assurance d'un

liability and property damage in the amount of one million dollars.

(11) I found that in order to convict the appellant upon the charge aforesaid, it was not necessary for the appellant to have had knowledge that damage had occurred as a result of the touching of the automobile driven by her and the taxicab.

(12) Accordingly, I convicted the appellant upon the charge aforesaid.

The point of law upon which the conviction was questioned was:

Did I err in law in holding that as a matter of law, in order to support a conviction upon the charge aforesaid, there was no need for the appellant to have had knowledge that there had been damage caused as a result of the coming into contact of the vehicle of the appellant with another vehicle.

The appeal came before Osler J. who answered the question in the negative, stating:

... I am of the view that under the Section of the Act being considered, an "accident" has occurred the moment two vehicles, a vehicle and a pedestrian, or a vehicle and any object come into contact accidentally and that even without damage, the obligation to remain is immediately imposed by the Section.

An appeal from the judgment of Osler J. was dismissed by the Court of Appeal of Ontario without written reasons and, by leave, an appeal has now been taken to this Court.

Section 140(1)(a) (formerly s. 143A(1)(a)) of *The Highway Traffic Act* of Ontario, R.S.O. 1970, c. 202, provides that "Where an accident occurs on a highway, every person in charge of a vehicle or car of an electric railway that is directly or indirectly involved in the accident shall (a) remain at or immediately return to the scene of the accident; . . ." The word "accident" is not defined in *The Highway Traffic Act* and is not easy of definition as its meaning has a certain chameleon-like quality, changing its colour with the context in which it is found. It may mean simply any chance mishap or unforeseen contingency or occurrence; it may mean something more. Counsel for Mrs. Hill maintained that for the purpose of *The Highway Traffic Act* an "accident" consists of two ele-

million de dollars relative à la responsabilité civile et aux dommages matériels.

(11) J'ai conclu qu'afin de déclarer l'appelante coupable de l'infraction imputée, il n'était pas nécessaire qu'elle ait su qu'un dommage avait été causé.

(12) Par conséquent, j'ai déclaré l'appelante coupable de l'infraction imputée.

La question de droit sur laquelle on conteste la déclaration de culpabilité est la suivante:

[TRADUCTION] Ai-je commis une erreur de droit en concluant qu'en droit il n'était pas nécessaire, pour fonder une déclaration de culpabilité sous l'accusation portée, que l'appelante sache que, par suite du fait que son véhicule était venu en contact avec un autre véhicule, un dommage avait été causé.

L'appel a été entendu par M. le Juge Osler qui a répondu non à la question, déclarant:

[TRADUCTION] ... Je suis d'avis que sous le régime de la disposition à l'étude, il y a «accident» dès que viennent accidentellement en contact deux véhicules, un véhicule et un piéton, ou un véhicule et quelque autre objet, et je suis d'avis que même s'il n'y a pas de dommages, l'obligation de rester sur les lieux intervient immédiatement en vertu de l'article.

Un appel du jugement de M. le Juge Osler a été rejeté par la Cour d'appel de l'Ontario sans motifs écrits, et un pourvoi a été interjeté à cette Cour sur autorisation.

L'al. a) du par. (1) de l'art. 140 (autrefois l'art. 143A par. (1), al. a)) du *Highway Traffic Act* de l'Ontario, R.S.O. 1970, c. 202, édicte: [TRADUCTION] «lors d'un accident sur une voie publique, toute personne ayant la charge d'un véhicule ou d'une voiture de chemin de fer électrique directement ou indirectement impliquée doit a) rester sur les lieux de l'accident ou y retourner immédiatement; . . .» Le mot «accident» n'est pas défini dans le *Highway Traffic Act* et il n'est pas de définition facile car sa signification tient en quelque sorte du caméléon, qui change de couleur selon l'endroit où il se trouve. «Accident» peut signifier simplement toute mésaventure fortuite ou éventualité ou événement imprévu; il peut signifier davantage. L'avocat de M<sup>me</sup> Hill a soutenu que pour les fins

ments, "chance occurrence" and "resulting loss, injury or damage". Counsel cited *Fenton v. Thorley & Co. Limited*<sup>2</sup>, "any unintended or unexpected occurrence which produces hurt or loss" and *Regina v. Morris*<sup>3</sup> at p. 178, "an unintended occurrence which has an adverse physical result". The other view which is open is that expressed by Osler J. that an "accident" occurs the moment two vehicles come into contact accidentally and even without damage. I do not think it necessary at this time to decide whether the view held by Osler J. is the correct one for, on the facts of this case, as I understand them, the mishap which befell Mrs. Hill was productive of damage. Before Osler J. and before the Court of Appeal of Ontario the argument proceeded on the footing that there had been damage but lack of knowledge of that damage on the part of the appellant. A question raised for the first time in this Court by a member of the Court was whether the statement of facts found by the convicting justice could properly be said to comprehend a finding that Mrs. Hill was accountable for the damage to the taxicab. With due respect, I find it difficult to read the stated case, in particular the sequence of events recited in paras. 2 to 5 and para. 11, and reach any conclusion other than that the justice found the dent in the rear bumper of Mr. Bernstein's taxicab to have been caused by Mrs. Hill. Otherwise, why mention the dent? Is the appellate court to speculate, without benefit of transcript or argument, whether the damage was caused by Mrs. Hill or by some other person at some other time and place? Support for the conclusion that the justice found Mrs. Hill responsible for the damage is to be found, I believe, in the wording drafted by Mrs. Hill's solicitor, of the question of law on which the conviction was challenged. There was no reason to frame the question in terms of "damage caused as a result of the coming into contact of the vehicle of the appellant with another vehicle" unless the evidence established beyond reasonable doubt that Mrs. Hill caused damage.

du *Highway Traffic Act* un «accident» se compose de deux éléments: un «événement fortuit» et «une perte, une blessure ou un dommage résultant». L'avocat a cité l'arrêt *Fenton v. Thorley & Co. Limited*<sup>2</sup>, [TRADUCTION] «tout événement non voulu ou inattendu qui cause une blessure ou une perte», et l'arrêt *Regina v. Morris*<sup>3</sup>, à la p. 178, [TRADUCTION] «un événement non voulu qui a un résultat matériel défavorable». L'autre point de vue à considérer est celui qu'a exprimé M. le Juge Osler, soit qu'il y a «accident» dès que deux véhicules viennent accidentellement en contact, même s'il n'y a pas de dommages. Je ne crois pas nécessaire à ce moment-ci de décider si le point de vue adopté par M. le Juge Osler est le bon car d'après les faits de la présente affaire, comme je les comprends, la mésaventure arrivée à M<sup>me</sup> Hill a été génératrice de dommage. Devant M. le Juge Osler et devant la Cour d'appel de l'Ontario, l'affaire a été plaidée à partir de la prémissse qu'il y avait eu dommage mais que l'appelante n'en avait pas eu connaissance. En cette Cour, un de mes collègues a soulevé une question dont on n'avait pas parlé auparavant, celle de savoir si l'exposé des faits constatés par le juge de paix qui a déclaré l'appelante coupable pouvait être considéré à bon droit comme contenant une conclusion que M<sup>me</sup> Hill était responsable du dommage causé au taxi. Avec tout le respect voulu, je peux difficilement lire l'exposé de cause, en particulier le récit des événements figurant aux par. 2 à 5 et au par. 11, et arriver à une conclusion autre que celle que le juge de paix a conclu que la concavité sur le pare-choc arrière du taxi de M. Bernstein a été causée par M<sup>me</sup> Hill. Autrement, pourquoi aurait-il fait mention de cette marque? La cour d'appel doit-elle faire des conjectures, sans avoir de transcription ou de plaidoiries à sa disposition, sur la question de savoir si c'est M<sup>me</sup> Hill qui a causé le dommage et non quelqu'un d'autre en d'autre occasion et en d'autres lieux? La conclusion suivant laquelle le juge de paix a conclu que M<sup>me</sup> Hill était responsable du dommage trouve un

<sup>2</sup> [1903] A.C. 443.

<sup>3</sup> (1971), 56 Cr. App. R. 175.

<sup>2</sup> [1903] A.C. 443.

<sup>3</sup> (1971), 56 Cr. App. R. 175.

I have concluded that the case against Mrs. Hill includes damage and hence, there was an "accident", on any definition of the word, within the meaning of s. 140(1)(a).

I would turn now to the main thrust of the argument which was to this effect, that in the absence on the part of Mrs. Hill of knowledge of damage or injury, there was no knowledge that an accident had occurred and, therefore, her failure to remain at the scene was not a voluntary act to constitute the *actus reus* of the offence charged. Counsel referred to the decision of this Court in *Regina v. King*<sup>4</sup>. In that case the accused King, in a confused state following injection of the drug sodium pentothal by his dentist, drove his car into the rear of a parked vehicle. Taschereau J. (as he then was) said, at p. 749 of the report:

It is my view there can be no "actus reus" unless it is the result of a willing mind at liberty to make a definite choice or decision, or in other words, there must be a willpower to do an act whether the accused knew or not that it was prohibited by law.

The factual footing in *King* bears no resemblance to that in the case at bar. In *King*, the mind of the accused, through no fault of his, was unable to appreciate that he was or might become impaired. He lacked the capacity to appreciate what was occurring. That is not the present case. The mind of the appellant was in no way impaired. Nor was she without knowledge. She knew that the car she was driving had "touched" the car ahead. The only fact of which

appui, je crois, dans l'énoncé qu'a fait le procureur de M<sup>me</sup> Hill de la question de droit sur laquelle la déclaration de culpabilité est contestée. Il n'y avait pas de raison de poser la question en termes de «dommage causé par suite du fait que le véhicule de l'appelante était venu en contact avec un autre véhicule» si la preuve n'établissait pas au-delà de tout doute raisonnable que M<sup>me</sup> Hill a causé un dommage. Je conclus que les faits opposables à M<sup>me</sup> Hill comprennent un dommage, et donc, que, quelque définition que l'on adopte, il y a eu «accident» au sens de l'al. a) du par. (1) de l'art. 140.

Je passe maintenant à l'argument principal de la plaidoirie, qui est le suivant: M<sup>me</sup> Hill ne sachant pas qu'il y avait eu dommage ou blessures, la connaissance qu'un accident avait eu lieu était absente et, par conséquent, l'omission de rester sur les lieux n'était pas l'acte volontaire pouvant constituer l'*actus reus* de l'infraction reprochée. L'avocat a cité la décision de cette Cour dans *Regina c. King*<sup>4</sup>. Dans cette affaire-là, l'accusé King, en proie à un état de confusion mentale suite à une injection de penthotal sodique que lui avait faite son dentiste, avait conduit son automobile dans l'arrière d'un véhicule en stationnement. M. le Juge Taschereau (alors juge puîné) a dit, à la p. 749 du recueil:

[TRADUCTION] Selon moi, il n'est pas d'*actus reus* qui ne soit la conséquence d'un esprit consentant libre de choisir ou décider définitivement; en d'autres termes, il n'est pas d'*actus reus* sans capacité de vouloir poser un acte, que l'accusé sache ou non qu'il est interdit par la loi.

Les faits essentiels dans l'affaire *King* ne ressemblent en rien à ceux de la présente espèce. Dans l'affaire *King*, l'accusé, sans qu'il y ait de sa faute, était incapable de se rendre compte que ses facultés étaient affaiblies ou pouvaient le devenir. Il lui manquait la capacité de se rendre compte de ce qui se passait. La présente affaire est différente. L'esprit de l'appelante n'était d'aucune façon affaibli. Et puis elle savait ce qui était arrivé. Elle savait que l'auto-

<sup>4</sup> [1962] S.C.R. 746.

<sup>4</sup> [1962] R.C.S. 746.

she was ignorant was the extent of the damage and she had means of readily informing herself of this through inquiry of the taxi driver or examination of the rear of the taxi. Ignorance in this case affords no greater defence than in the case of a driver who unwittingly exceeds the speed limit or inadvertently goes through a red light. The taxicab driver, who "drove forward and pulled over to the right on Avoca Street", was acting in consonance with s. 116(10) of *The Highway Traffic Act* which requires that "... no person shall park or stand a vehicle on a highway in such manner as to interfere with the movement of traffic" and his departure from the immediate scene of the accident does not exculpate Mrs. Hill.

The alternative argument was advanced that the offence requires *mens rea* and that Mrs. Hill, on reasonable grounds, thought she had not caused damage to the vehicle ahead; that is to say, she had an honest belief in a state of facts which, if they had really existed, would have made her act in leaving the scene non-culpable. *Beaver v. The Queen*<sup>5</sup> was cited. In my opinion this case is not governed by *Beaver's* case but by the decision of this Court in *The Queen v. Pierce Fisheries Limited*<sup>6</sup>, in which Ritchie J. said, p. 13:

Generally speaking, there is a presumption at common law that *mens rea* is an essential ingredient of all cases that are criminal in the true sense, but a consideration of a considerable body of case law on the subject satisfies me that there is a wide category of offences created by statutes enacted for the regulation of individual conduct in the interests of health, convenience, safety and the general welfare of the public which are not subject to any such presumption. Whether the presumption arises in the latter type of cases is dependent upon the words of the statute creating the offence and the subject-matter with which it deals.

The question is whether the offence created by s. 140(1)(a) of *The Highway Traffic Act* is a

mobile qu'elle conduisait avait «touché» l'automobile qui la précédait. La seule chose qu'elle ignorait, c'était l'étendue du dommage, dont elle pouvait facilement s'informer en demandant au chauffeur du taxi ou en examinant l'arrière du taxi. En l'espèce, l'ignorance n'est pas un meilleur moyen de défense qu'elle ne l'est dans le cas d'un conducteur qui dépasse sans y penser la limite de vitesse permise ou brûle par inadvertance un feu rouge. Le chauffeur de taxi, qui «a démarré vers l'avant et s'est dirigé sur le côté droit de la rue Avoca», a agi conformément à l'art. 116, par. (10), du *Highway Traffic Act*, qui prescrit que [TRADUCTION] «... nul ne doit stationner ou arrêter un véhicule sur une voie publique de façon à gêner la circulation», et son départ du lieu même de l'accident ne disculpe pas M<sup>me</sup> Hill.

Comme argument distinct, on a prétendu que l'infraction reprochée exige la *mens rea* et que M<sup>me</sup> Hill, pour des motifs raisonnables, a pensé qu'elle n'avait pas causé de dommages au véhicule qui la précédait; en d'autres termes, elle a cru honnêtement à l'existence de faits qui, s'ils eussent existé, auraient enlevé son caractère coupable au départ des lieux de l'accident. L'arrêt *Beaver c. La Reine*<sup>5</sup>, a été cité. A mon avis, la présente affaire n'est pas régie par l'arrêt *Beaver* mais par la décision de cette Cour dans l'affaire *La Reine c. Pierce Fisheries Limited*<sup>6</sup> dans laquelle le Juge Ritchie a dit, à la p. 13:

D'une façon générale, il y a présomption en *common law* que la *mens rea*, l'intention coupable, est un élément essentiel de toutes les infractions proprement criminelles, mais l'étude d'une jurisprudence abondante m'a convaincu qu'il existe une vaste catégorie d'infractions créées par des lois adoptées pour réglementer la conduite des citoyens dans l'intérêt de l'hygiène, de la commodité, de la sécurité et du bien-être public, qui ne sont pas assujetties à cette présomption. La question de savoir si la présomption s'applique à ces derniers cas, dépend des termes de la loi qui crée l'infraction et de l'objet qu'elle poursuit.

La question qui se pose est de savoir si l'infraction créée par l'al. a) du par. (1) de l'art. 140 du

<sup>5</sup> [1957] S.C.R. 531.

<sup>6</sup> [1971] S.C.R. 5.

<sup>5</sup> [1957] R.C.S. 531.

<sup>6</sup> [1971] R.C.S. 5.

crime in the "true sense" and the answer must be that it is not. Although the act constituting the offence is proscribed under the sanction of a penalty, it is not a criminal act—*Stephens v. The Queen*<sup>7</sup>. It is, rather, part of a comprehensive code for the regulation and control of traffic on highways, enacted provincially in the interests of public safety. Section 140(1)(a) falls within one of the exceptions referred to by Wright J. in *Sherras v. De Rutzen*<sup>8</sup>, approved in the *Pierce Fisheries* case, to the general rule that *mens rea* is an essential ingredient of a statutory offence. The exception embraces "acts which . . . are not criminal in any real sense, but are acts which in the public interest are prohibited under a penalty." If *mens rea* is not essential, then whatever Mrs. Hill believed or did not believe is irrelevant. There was an accident on a highway in which she was directly involved; she failed to remain at or return immediately to the scene and was, therefore, properly convicted.

I would dismiss the appeal.

The judgment of Spence and Laskin JJ. was delivered by

SPENCE J. (*dissenting*)—I have had the opportunity of reading the reasons prepared by my brother Dickson. If I had the same understanding of the stated case submitted to the Supreme Court of Ontario by the Justice of the Peace who had registered the conviction, I would have agreed that when an accident occurred involving the appellant directly or indirectly and the appellant knew of the occurrence of that accident then, whether or not she was aware that damage had resulted, s. 143A(1) of *The Highway Traffic Act* (now s. 140(1) of R.S.O. 1970, c. 202) required her to remain at or immediately return to the scene of the accident. Failing

*Highway Traffic Act* est «proprement» une infraction criminelle, ce à quoi il faut répondre qu'elle ne l'est pas. Bien que l'acte constituant l'infraction soit prohibé sous peine de sanction pénale, il n'est pas un acte criminel—*Stephens c. La Reine*<sup>7</sup>. Plutôt, il fait partie d'un code complet, adopté par la province dans l'intérêt de la sécurité publique, visant la réglementation et le contrôle de la circulation sur la voie publique. L'al. a) du par. (1) de l'art. 140 s'insère dans une des exceptions à la règle générale selon laquelle la *mens rea* est un élément essentiel d'une infraction créée par la loi, mentionnées par le Juge Wright dans l'arrêt *Sherras v. De Rutzen*<sup>8</sup>, qui a été approuvé dans l'affaire *Pierce Fisheries*. L'exception embrasse [TRADUCTION] «les actes qui . . . ne sont pas criminels au sens véritable du terme, mais sont des actes prohibés dans l'intérêt public sous peine de sanction pénale.» Si la *mens rea* n'est pas essentielle, alors peu importe ce que M<sup>me</sup> Hill a cru ou n'a pas cru. Un accident est survenu sur la voie publique dans lequel elle a été directement impliquée et elle a omis de rester sur les lieux ou d'y retourner immédiatement; par conséquent, c'est à bon droit qu'elle a été reconnue coupable.

Je suis d'avis de rejeter le pourvoi.

Le jugement des Juges Spence et Laskin a été rendu par

LE JUGE SPENCE (*dissident*)—J'ai eu l'occasion de lire les motifs rédigés par mon collègue le Juge Dickson. Si j'avais compris de la même façon que lui l'exposé de cause soumis à la Cour suprême de l'Ontario par le juge de paix qui a inscrit la déclaration de culpabilité, j'aurais convenu que, dès lors que s'est produit un accident impliquant l'appelante directement ou indirectement, et qu'elle en a eu connaissance, l'art. 143A, par. (1), du *Highway Traffic Act* (maintenant l'art. 140, par. (1), des R.S.O. 1970, c. 202) l'obligeait, qu'elle se soit ou non rendu compte que des dommages s'étaient ensuivis, à rester sur les lieux de l'accident ou à y retourner

<sup>7</sup> [1960] S.C.R. 823.

<sup>8</sup> [1895] 1 Q.B. 918.

<sup>7</sup> [1960] R.C.S. 823.

<sup>8</sup> [1895] 1 Q.B. 918.

such a course, the appellant should have been convicted. This concurrence is based on the circumstance of the present case, *i.e.*, that the appellant knew contact had occurred. Had she not been aware of such contact then I am of the view that no interpretation of the section could have cast upon her the duty of remaining or returning.

My difficulty is that the section only operates "where an accident occurs". It is my brother Dickson's opinion that the Justice of the Peace found that there was not only contact between the taxicab and the vehicle driven by the appellant but that the rear bumper of the taxicab had been damaged to the extent of \$60 by such contact. On the other hand, as I read the stated case, which is quoted in full in the reasons of my brother Dickson, I can come to no such conclusion. The Justice of the Peace recites the contact in para. (2) then in paras. (5), (6), (7) and (8) recites the evidence of the discovery of damage to the taxicab with no mark whatsoever appearing on the appellant's vehicle and the evidence of the experienced police constable that in all probability had the taxicab sustained such damage in this contact the appellant's car would also have been marked. The Justice of the Peace made no express finding that, despite the opinion of the constable, such damage had been caused in this accident. In my view, he deliberately refrained from making such finding. Had he so intended, it would have been natural to do so in a paragraph immediately following para. (8). Rather, I am strongly of the opinion that the Justice of the Peace determined he should convict upon proof of the contact between the two vehicles, which was known to the appellant, regardless of whether damage had resulted not merely regardless of whether the appellant knew that such damage had resulted.

immédiatement. Qu'à défaut de ce faire, l'appelante devait être déclarée coupable. Cet assentiment est basé sur les circonstances de la présente affaire, savoir, que l'appelante savait qu'il y avait eu contact. Si elle n'avait pas eu connaissance de ce contact, alors je suis d'avis qu'aucune interprétation de l'article n'aurait pu lui imposer l'obligation de rester sur les lieux ou d'y retourner.

La difficulté que j'éprouve provient de ce que l'article ne s'applique que [TRADUCTION] «lors d'un accident». Mon collègue le Juge Dickson est d'avis que le juge de paix a conclu qu'il n'y avait pas seulement eu contact entre le taxi et le véhicule conduit par l'appelante mais que le pare-chocs arrière du taxi avait subi un dommage évalué à \$60. Par contre, d'après mon interprétation de l'exposé de cause, cité au long dans les motifs de mon collègue le Juge Dickson, je ne puis arriver à semblable conclusion. Le juge de paix raconte au par. (2) comment s'est produit le contact et, dans les par. (5), (6), (7) et (8), il relate la preuve concernant la découverte de dommages sur le taxi et l'absence de toute marque sur le véhicule de l'appelante et rapporte le témoignage du policier expérimenté selon lequel si le taxi avait subi semblables dommages lors du contact en question, l'automobile de l'appelante, en toute probabilité, porterait également des marques. Le juge de paix ne conclut pas expressément que, nonobstant l'opinion du policier, le dommage subi par le taxi a été la conséquence de cet accident. A mon avis, il s'est délibérément abstenu de tirer semblable conclusion. S'il avait voulu tirer une telle conclusion, il lui aurait été tout naturel de le faire dans un paragraphe qui aurait suivi immédiatement le par. (8). Plutôt, je suis fermement d'avis que le juge de paix a estimé devoir conclure à la culpabilité sur la seule preuve du contact—un fait dont l'appelante avait eu connaissance—indépendamment de la question de savoir s'il y avait eu dommage résultant et non simplement indépendamment de la question de savoir si l'appelante savait, qu'il y avait dommage résultant.

It is evident that Osler J., upon the appeal by way of stated case, considered that such was the situation before him. After disposing of what he regarded as the main argument of the appellant's appeal as the necessity for an "actus reus", he continued:

Despite the interesting opinion of Widdifield, County Court Judge, in *Robertson v. McAllister*, (1912) 19 C.C.C. 441, which appears to hold to the contrary, I am of the view that under the Section of the Act being considered, an "accident" has occurred the moment two vehicles, a vehicle and a pedestrian, or a vehicle and any object come into contact accidentally and that even without damage, the obligation to remain is immediately imposed by the Section.

Osler J., therefore, was in exact accord with the view of the law upon which I believe the Justice of the Peace registered a conviction and dismissed the appeal. The Court of Appeal confirmed that disposition. With respect, I am of the opinion that all courts below were in error because the appellant was charged with a breach of a section which only operated "where an accident occurs" and the Crown had failed to prove that an accident had occurred. In my respectful opinion, the word "accident" appearing as it does in a section forming part of Part XIII of *The Highway Traffic Act* of Ontario which deals with "Records and Reporting of Accidents" should be construed to mean a chance occurrence resulting in loss, injury or damages. As Osler J. points out, Widdifield, Co. Ct. J., came to that opinion in *Robertson v. McAllister*<sup>9</sup>, as early as 1912, in considering an appeal from a similar section which commenced with the words "If an accident occurs". At p. 442, the learned County Court Judge said:

I assume that if the motor had merely touched the buggy in passing that would not be an "accident" within the meaning of the Act, because the Act contemplates that some one has sustained "loss or injury".

<sup>9</sup> (1912), 19 C.C.C. 441.

Il est évident que M. le Juge Osler, lors de l'appel par voie d'exposé de cause, a considéré que telle était la situation dont il était saisi. Après s'être prononcé sur ce qu'il considérait l'argument principal de l'appelante sur la nécessité d'un «*actus reus*» il a continué en disant:

[TRADUCTION] En dépit de l'avis intéressant du Juge Widdifield, juge de cour de comté, dans l'affaire *Robertson v. McAllister*, (1912) 19 C.C.C. 441, qui paraît conclure dans le sens contraire, je suis d'avis que sous le régime de la disposition à l'étude, il y a «accident» dès que viennent accidentellement en contact deux véhicules, un véhicule et un piéton, ou un véhicule et quelque autre objet, et je suis d'avis que même s'il n'y a pas de dommages, l'obligation de rester sur les lieux intervient immédiatement en vertu de l'article.

M. le Juge Osler était donc parfaitement d'accord avec le point de vue juridique sur lequel, je crois, le juge de paix s'est fondé pour inscrire la déclaration de culpabilité, et il a rejeté l'appel. La Cour d'appel a confirmé cette décision. Je suis d'avis bien respectueusement, que toutes les cours d'instance inférieure ont commis une erreur, parce que l'appelante était accusée d'une infraction à un article qui ne s'applique que «lors d'un accident» et que la Couronne n'a pas réussi à prouver qu'un accident eut lieu. Selon moi, et avec respect, le mot «accident», qui figure dans un article inséré dans la Partie XIII du *Highway Traffic Act* de l'Ontario, qui traite de «dossiers et de notifications d'accidents», devrait être interprété dans le sens d'événement fortuit ayant comme conséquence une perte, des blessures ou des dommages. Comme le signale M. le Juge Osler, c'est la conclusion qu'a adoptée le Juge de cour de comté Widdifield dans l'affaire *Robertson v. McAllister*<sup>9</sup>, qui remonte à 1912, dans un appel concernant un article analogue qui commençait par les mots «Si un accident survient». A la p. 442, le savant juge de cour de comté a dit:

[TRADUCTION] Je présume que si le moteur avait tout simplement touché le buggy en passant ce n'aurait pas été un «accident» au sens de la Loi, parce que celle-ci envisage que quelqu'un a subi «une perte ou des blessures».

<sup>9</sup> (1912), 19 C.C.C. 441.

Section 140(1) makes the same reference to persons sustaining loss or injury.

In *Fenton v. Thorley & Co. Ltd.*<sup>10</sup>, Lord Lindley, at p. 453, expressed a similar view in these words:

Speaking generally... , but with reference to legal liabilities, *an accident means any unintended and unexpected occurrence which produces hurt or loss.*

(The italics are my own.)

In *Regina v. Morris*<sup>11</sup>, the Court of Appeal (Criminal Division) considered a section which commenced with the words "if an accident occurs owing to the presence of a motor vehicle". Widgery L.C.J., at p. 178, cited Lord Lindley's definition, *supra*, and continued:

Sachs L.J. in the course of the argument supplied an alternative, with which the other members of the Court agree, in which he suggested that "accident" in the present context means an unintended occurrence which has an adverse physical result.

Again, the element of damage is included.

I am moved by the consideration of the enormous inconvenience which would result from Osler J.'s interpretation to believe that the legislature could not mean to have so enacted. In any large city, there are each day innumerable instances of bumpers touching in parking at the curb, in parking lots and elsewhere. In these cases, the driver of the other car is not in the vehicle and probably could not be found. Surely, the section is designed to penalize an attempt to escape civil liability for damage caused, not to needlessly impede the proper movement of traffic. It may be said that the appellant could not have determined whether damage were caused unless she had remained at the scene. It may be noted in passing that the taxi driver, as recited in para. (3) of the Stated Case, first drove around the corner out of sight of the appellant and therefore it was he and not the appellant who failed to remain. Be that as it may, and perhaps the appellant was lucky, but

L'article 140, par. (1), contient une mention semblable de personne subissant une perte ou des blessures.

Dans l'affaire *Fenton v. Thorley & Co. Ltd.*<sup>10</sup>, Lord Lindley, à la p. 453, a exprimé des vues analogues en ces termes:

[TRADUCTION] Généralement parlant, mais relativement à des responsabilités légales, *un accident signifie tout événement non voulu ou inattendu qui cause une blessure ou une perte.*

(J'ai mis des mots en italique.)

Dans l'affaire *Regina v. Morris*<sup>11</sup>, la Court of Appeal (Division criminelle) a examiné un article qui commence par les mots [TRADUCTION] «si un accident survient à cause de la présence d'un véhicule automobile». Le Juge en chef Widgery, à la p. 178, a cité la définition de Lord Lindley, précitée, et a poursuivi:

[TRADUCTION] Le juge Sachs a, au cours des plaidoiries, fourni une autre définition, que ses collègues acceptent, dans laquelle il exprime l'avis qu'un «accident» dans le présent contexte signifie un événement non voulu qui a un résultat matériel défavorable.

Là encore, l'élément de dommage est compris.

Vu l'inconvénient énorme qui résulterait de l'interprétation de M. le Juge Osler, je suis porté à croire que la législature ne pouvait avoir l'intention de légitérer dans le sens qu'il propose. Dans toute grande ville, il arrive chaque jour un nombre incalculable de fois que des pare-chocs se touchent lorsque des véhicules stationnent le long d'un trottoir, dans des terrains de stationnement et ailleurs. Dans ces cas, le conducteur de l'autre automobile n'est pas dans sa voiture et on ne pourrait probablement pas le trouver. À coup sûr, l'article vise à punir une tentative de se soustraire à la responsabilité civile pour des dommages qu'on cause, et non à entraver sans nécessité le flot normal de la circulation. On peut dire que l'appelante ne pouvait pas constater s'il y avait eu des dommages si elle ne restait pas sur les lieux. On peut faire remarquer en passant que le chauffeur de taxi, comme le dit le par. (3) de l'exposé de cause, a d'abord tourné le coin de la rue hors du champ de vision de

<sup>10</sup> [1903] A.C. 443.

<sup>11</sup> (1971), 56 Cr. App. R. 175.

<sup>10</sup> [1903] A.C. 443.

<sup>11</sup> (1971), 56 Cr. App. R. 175.

since there was no proof of damage there was no accident despite the contact and the appellant committed no breach of the section.

I would allow the appeal.

*Appeal dismissed, SPENCE and LASKIN JJ.  
dissenting.*

*Solicitors for the appellant: Pomerant, Pomerant & Greenspan, Toronto.*

*Solicitor for the respondent: C. Scullion,  
Toronto.*

l'appelante et que c'est donc lui, et non l'appelante, qui a omis de rester sur les lieux. Quoi qu'il en soit et peut-être l'appelante a-t-elle été chanceuse—puisque il n'y a eu aucune preuve de dommage il n'y a pas eu d'accident, en dépit du contact entre les voitures, et l'appelante n'a pas enfreint l'article.

Je suis d'avis d'accueillir le pourvoi.

*Appel rejeté, les Juges SPENCE et LASKIN  
étant dissidents.*

*Procureurs de l'appelante: Pomerant, Pomerant & Greenspan, Toronto.*

*Procureur de l'intimée: C. Scullion, Toronto.*