

C.C.R. Fishing Ltd. and Bank of Montreal
Appellants

v.

**British Reserve Insurance Co. Ltd.,
Mediterranean Reinsurance Co. Ltd., United
Equitable Insurance Company Ltd., Symons
General Insurance Company of Canada and
Ocean Reinsurance Corporation** *Respondents*

INDEXED AS: C.C.R. FISHING LTD. v. BRITISH RESERVE
INSURANCE CO.

File No.: 21362.

1990: February 21; 1990: April 12.

Present: Dickson C.J. and Wilson, La Forest,
L'Heureux-Dubé, Sopinka, Cory and McLachlin JJ.

ON APPEAL FROM THE COURT OF APPEAL FOR
BRITISH COLUMBIA

*Insurance (maritime) — Insured perils — Perils of
the sea — Vessel sinking at dockside — Sinking due to
failure to close valve and due to corrosion of cap screws
— Whether or not loss proximately caused by "peril of
the sea" — Whether or not accident fortuitous —
Insurance (Marine) Act, R.S.B.C. 1979, c. 203, s. 56.*

A fishing vessel, which had been safely berthed for
more than a year, sank because of a sudden ingress of
sea water caused by (1) the failure of cap screws due to
corrosion; and, (2) the failure to close a valve which
would have stopped the ingress of the sea water. The
marine insurance policy, read with the *Insurance
(Marine) Act*, provided coverage for "perils of the sea".
The term, as defined in the Act, referred only to fortui-
tous accidents or casualties of the sea.

The trial judge found that the accident was fortuitous
and so constituted a "peril of the sea". Both the failure
to close the valve and the corrosion of the cap screws
were found to be the consequences of negligence. A
majority of the Court of Appeal concluded that the
accident was not fortuitous: the sinking had to be a
foreseeable consequence of the negligence. At issue here
was whether the sinking of the vessel was a loss proxi-
mately caused by a "peril of the sea". That in turn
depended on whether the sinking was a fortuitous acci-
dent within the definition of the Act.

Held: The appeal should be allowed.

C.C.R. Fishing Ltd. et Banque de Montréal
Appelantes

c.

^a **British Reserve Insurance Co. Ltd.,
Mediterranean Reinsurance Co. Ltd., United
Equitable Insurance Company Ltd., Symons
General Insurance Company of Canada et
Ocean Reinsurance Corporation** *Intimées*

RÉPERTORIÉ: C.C.R. FISHING LTD. c. BRITISH RESERVE
INSURANCE CO.

N° du greffe: 21362.

^c 1990: 21 février; 1990: 12 avril.

Présents: Le juge en chef Dickson et les juges Wilson,
La Forest, L'Heureux-Dubé, Sopinka, Cory et
McLachlin.

^d EN APPEL DE LA COUR D'APPEL DE LA
COLOMBIE-BRITANNIQUE

^e *Assurance (maritime) — Risques assurés — Périls de
la mer — Naufrage d'un navire au mouillage — Nau-
frage causé par l'omission de fermer une vanne et par la
corrosion de vis à chapeau — La perte a-t-elle pour
cause immédiate un «péril de la mer»? — L'accident
était-il fortuit? — Insurance (Marine) Act, R.S.B.C.
1979, ch. 203, art. 56.*

^f Un navire de pêche qui mouillait à un poste sûr depuis
plus d'un an a coulé par suite de la pénétration subite
d'eau de mer causée par (1) la défaillance de vis à
chapeau due à la corrosion, et (2) par l'omission de
fermer une vanne qui aurait arrêté la pénétration de
l'eau de mer. La police d'assurance maritime, interpré-
^g tée conjointement avec l'*Insurance (Marine) Act*, couvre
les «périls de la mer». Cette expression, définie dans la
Loi, désigne seulement les accidents fortuits ou les sinis-
tres maritimes.

^h Le juge de première instance a conclu que l'accident
était fortuit et constituait un «péril de la mer». Il a jugé
que l'omission de fermer la vanne et la corrosion des vis
à chapeau résultaient de la négligence. La Cour d'appel
ⁱ à la majorité a conclu que l'accident n'était pas fortuit:
le naufrage devait être une conséquence prévisible de la
négligence. La question en l'espèce est de savoir si le
naufrage du navire est une perte ayant pour cause
immédiate un «péril de la mer». La réponse dépend
^j elle-même de la question de savoir si le naufrage était un
accident fortuit au sens de la Loi.

Arrêt: Le pourvoi est accueilli.

A peril of the sea must be both fortuitous and of the sea. Fortuitous means the cause of the loss was not intentional or inevitable. A sinking resulting from the ingress of sea water due to a fortuitous act has always been found to be an accident "of the sea".

The loss resulted from an accident "of the sea". The defect which started the causal chain that led to the loss need not be one that could only occur at sea. Rather the accident itself must be one that could only occur at sea.

The failure of the cap screws did not result from "ordinary wear and tear", so as to be excluded from the definition of fortuitous, but from the negligent act of the repairers who installed them. Ordinary corrosion might fall within the definition of "ordinary wear and tear" but not corrosion caused by the negligent use of wrong materials.

The failure of the screws was not caused by an inherent vice—loss stemming from qualities inherent in the thing lost. The cause was external and unrelated to those qualities because the screw caps were installed through the negligence of the repairers. The loss was not the inevitable produce of a quality inherent in the vessel and therefore was fortuitous.

Too much emphasis should not be placed on the distinction between proximate and remote cause. Section 56 of the *Insurance (Marine) Act* does not limit the cause of the loss to a single peril. Several factors may combine to result in loss at sea. That one of the causes of the loss was ordinary wear and tear or inherent vice did not matter, provided that an effective cause of the loss was fortuitous. Foreseeability of loss was not a necessary condition of recovery. It was not necessary to consider whether there would be liability apart from the negligence demonstrated here.

The following procedure should be followed in determining whether a loss was proximately caused by a peril of the sea. First, the cause or causes of the loss should be ascertained. It should then be determined whether the loss is fortuitous in that it would not have occurred but for an accident or unforeseen event brought about by negligence or adverse or unusual conditions. The loss will not be fortuitous if the exclusions in s. 56(2) or in the definition of "perils of the seas" in the schedule to the Act are established. If the loss is fortuitous then the policy applies.

Un péril de la mer doit être fortuit et maritime. Le terme «fortuit» signifie que la cause de la perte ne doit pas avoir été intentionnelle ou inévitable. Un naufrage par suite de la pénétration d'eau de mer due à un acte fortuit a toujours été considéré comme un accident «maritime».

La perte résulte d'un accident «maritime». Il n'est pas nécessaire que le défaut à l'origine de la chaîne causale qui a entraîné la perte ne puisse survenir qu'en mer. Il faut plutôt que l'accident lui-même n'ait pu se produire qu'en mer.

La défaillance des vis à chapeau résulte non pas de «l'usure normale» de manière à être exclue de la définition du terme «fortuit», mais de l'acte négligent des réparateurs qui les ont installées. La corrosion normale pourrait être visée dans la définition de «l'usure normale», mais pas la corrosion causée par l'utilisation négligente de matériaux inadéquats.

La défaillance des vis n'a pas été causée par la perte résultant d'un vice inhérent, lequel concept renvoie à la perte qui découle des attributs inhérents de la chose perdue. La cause était externe et n'avait rien à voir avec ces attributs parce que l'installation de ces vis à chapeau a résulté de la négligence des réparateurs. La perte ne découlait pas inévitablement d'un attribut inhérent du navire et était donc fortuite.

Il ne faut pas accorder trop d'importance à la distinction entre la cause immédiate et la cause éloignée. L'article 56 de l'*Insurance (Marine) Act* ne limite pas la cause de la perte à un seul péril. Une perte en mer peut résulter de la combinaison de plusieurs facteurs. Il n'importe pas que l'une des causes de la perte soit l'usure normale ou un vice inhérent, pourvu qu'une cause réelle de la perte ait été fortuite. La prévisibilité d'une perte ne constitue pas une condition nécessaire de l'indemnisation. Il n'était pas nécessaire d'examiner la question de savoir s'il y aurait responsabilité indépendamment de la négligence démontrée en l'espèce.

La procédure suivante doit être suivie pour déterminer si un péril de la mer est la cause immédiate d'une perte. Premièrement, la ou les causes de la perte devraient être vérifiées. On devrait alors déterminer si la perte est fortuite en ce sens qu'elle ne se serait pas produite n'eût été un accident ou un événement imprévu causé par la négligence ou des conditions défavorables ou anormales. La perte ne sera pas fortuite si les exclusions prévues au par. 56(2) ou dans la définition des «périls de la mer» figurant dans l'annexe de la Loi sont établies. Si la perte est fortuite alors la police s'applique.

Cases Cited

Referred to: *Century Insurance Company of Canada v. Case Existological Laboratories Ltd. (The Bamcell II)*, [1983] 2 S.C.R. 47, aff'g (1982), 35 B.C.L.R. 364; *Thomas Wilson, Sons & Co. v. The Owners of the Cargo per the "Xantho" (The Xantho)* (1887), 12 A.C. 503; *Thames and Mersey Marine Insurance Co. v. Hamilton, Fraser, & Co.* (1887), 12 A.C. 484.

Statutes and Regulations Cited

Insurance (Marine) Act, R.S.B.C. 1979, c. 203, s. 56(1), (2), Schedule (s. 7).

Authors Cited

Arnould, Sir Joseph. *Arnould's Law of Marine Insurance and Average*, vol. II. 16th ed. by Sir Michael J. Mustill and Jonathan C. B. Gilman. London: Stevens, 1981.

APPEAL from a judgment of the British Columbia Court of Appeal (1988), 34 B.C.L.R. (2d) 1, allowing an appeal from a judgment of Murray J. (1986), 21 C.C.L.I. 297, [1986] B.C.W.L.D. 3107. Appeal allowed.

Peter D. Lowry and J. William Perrett, for the appellants.

Christopher Harvey and Stephen C. Best, for the respondents.

The judgment of the Court was delivered by

MCLACHLIN J.—

Introduction

This appeal concerns the construction of a policy insuring a vessel against "perils of the sea".

The fishing vessel, "La Pointe", was laid up at a safe berth in Vancouver harbour from April 1981 to July 1982, when she sank. The sinking occurred suddenly as a result of the ingress of sea water due to two causes: (1) the failure, due to corrosion, of cap screws which permitted sea water to enter the engine room; and (2) the failure to close a valve which would have stopped the ingress of the water.

Jurisprudence

Arrêts mentionnés: *Century Insurance Company of Canada c. Case Existological Laboratories Ltd. (The Bamcell II)*, [1983] 2 R.C.S. 47, conf. (1982), 35 B.C.L.R. 364; *Thomas Wilson, Sons & Co. v. The Owners of the Cargo per the "Xantho" (The Xantho)* (1887), 12 A.C. 503; *Thames and Mersey Marine Insurance Co. v. Hamilton, Fraser, & Co.* (1887), 12 A.C. 484.

Lois et règlements cités

Insurance (Marine) Act, R.S.B.C. 1979, ch. 203, art. 56(1), (2), annexe (art. 7).

Doctrine citée

Arnould, Sir Joseph. *Arnould's Law of Marine Insurance and Average*, vol. II. 16th ed. by Sir Michael J. Mustill and Jonathan C. B. Gilman. London: Stevens, 1981.

POURVOI contre un arrêt de la Cour d'appel de la Colombie-Britannique (1988), 34 B.C.L.R. (2d) 1, qui a accueilli l'appel d'un jugement du juge Murray (1986), 21 C.C.L.I. 297, [1986] B.C.W.L.D. 3107. Pourvoi accueilli.

Peter D. Lowry et J. William Perrett, pour les appelantes.

Christopher Harvey et Stephen C. Best, pour les intimées.

Version française du jugement de la Cour rendu par

LE JUGE MCLACHLIN—

Introduction

Le présent pourvoi porte sur l'interprétation d'une police assurant un navire contre les «périls de la mer».

Le navire de pêche «La Pointe» était désarmé à un poste de mouillage sûr dans le port de Vancouver d'avril 1981 à juillet 1982 lorsqu'il a coulé. Le naufrage s'est produit subitement par suite de la pénétration d'eau de mer due à deux causes: (1) la défaillance, due à la corrosion, de vis à chapeau qui ont permis à l'eau de mer de pénétrer dans la salle des machines; et (2) l'omission de fermer une vanne qui aurait arrêté la pénétration de l'eau.

The insurance policy in place defined the coverage in terms which have been used in marine insurance for two centuries:

Touching the Adventures and Perils which we the Assurers are contented to bear and do take upon us in this Voyage, they are, of the Seas, Men-of-War, Fire, Enemies, Pirates, Rovers, Thieves, Jettisons . . . and of all other Perils, Losses and Misfortunes that have or shall come to the Hurt, Detriment, or Damage of the said Goods and Merchandises and Ship . . .

The *Insurance (Marine) Act*, R.S.B.C. 1979, c. 203, in British Columbia contains provisions reflecting the application of this provision as it has been interpreted over the years. Section 56 provides:

Included and excluded losses

56. (1) Subject to this Act, and unless the policy otherwise provides, the insurer is liable for any loss proximately caused by a peril insured against, but, subject as aforesaid, he is not liable for any loss which is not proximately caused by a peril insured against.

(2) In particular

(a) the insurer is not liable for any loss attributable to the wilful misconduct of the assured, but, unless the policy otherwise provides, he is liable for any loss proximately caused by a peril insured against, even though the loss would not have happened but for the misconduct or negligence of the master or crew;

(b) unless the policy otherwise provides, the insurer on ship or goods is not liable for any loss proximately caused by delay, although the delay is caused by a peril insured against;

(c) unless the policy otherwise provides, the insurer is not liable for ordinary wear and tear, ordinary leakage and breakage, inherent vice or nature of the subject matter insured or for any loss proximately caused by rats or vermin or for any injury to machinery not proximately caused by maritime perils.

The policy, read with s. 56 of the Act, provides coverage for "perils of the sea." That term is defined in the Schedule to the Act as follows:

7. The term "perils of the seas" refers only to fortuitous accidents or casualties of the seas. It does not include the ordinary action of the winds and waves.

La police d'assurance en vigueur définissait la couverture en des termes qui sont utilisés depuis deux siècles dans le domaine de l'assurance maritime:

[TRADUCTION] Relativement à ce voyage, les assureurs acceptent d'assumer les risques et les périls suivants: les périls de la mer, les bâtiments de guerre, le feu, les ennemis, les pirates, les corsaires, les brigands, le jet [...] ainsi que tous les autres périls et toutes les autres pertes et infortunes que peuvent subir les biens et le navire . . .

L'*Insurance (Marine) Act* de la Colombie-Britannique, R.S.B.C. 1979, ch. 203, contient une disposition qui reflète l'application de cette disposition telle qu'elle a été interprétée au fil des ans. Voici le texte de l'art. 56:

[TRADUCTION] Pertes visées et exclues

56. (1) Sous réserve de la présente loi et sauf disposition contraire dans la police, l'assureur n'est responsable que pour les pertes ayant pour cause immédiate un risque assuré.

(2) En particulier

a) l'assureur n'est pas responsable pour une perte attribuable à l'inconduite volontaire de l'assuré, mais, sauf disposition contraire dans la police, il est responsable pour toute perte ayant pour cause immédiate un risque assuré, même si, sans l'inconduite ou la négligence du capitaine ou de l'équipage, il n'y aurait pas eu de perte.

b) à moins que la police n'en dispose autrement, l'assureur du navire ou des biens n'est pas responsable de tout sinistre causé directement par un retard, bien que le retard puisse être dû à un péril couvert par la police d'assurance;

c) à moins que la police n'en dispose autrement, l'assureur n'est pas responsable de l'usure normale, la casse et le coulage ordinaires, le vice propre ou la nature de la chose assurée ou de toute perte causée directement par les rats ou la vermine, ni de tout dégât aux machines non causés directement par des périls maritimes.

La police, interprétée conjointement avec l'art. 56 de la Loi, couvre les «périls de la mer». Cette expression est définie ainsi dans l'annexe de la Loi:

[TRADUCTION] 7. L'expression «périls de la mer» ne désigne que les accidents fortuits ou sinistres maritimes. Elle ne s'applique pas à l'action ordinaire du vent et des vagues.

The trial judge found that the accident was caused by the failure to close the valve and the corrosion of the cap screws. Both these failings were, in his view, consequences of negligence. The valve ought to have been closed while the vessel lay in berth, and the wrong type of screws had been negligently used during repairs two years earlier. He concluded that the cause of the accident was "fortuitous" and constituted a "peril of the sea". Accordingly, he held that the policy covered the loss.

The Court of Appeal proceeded on a different basis. They accepted that negligence had been established in respect to both the leaving open of the valve and the use of the wrong type of cap screw. But they held that there was a further requirement before the policy was applicable—the sinking must have been a foreseeable consequence of the negligence. At this point the majority and minority judges parted company. The majority concluded that the proximate cause of the loss was the corroded condition of the cap screws, but that this loss was not a foreseeable consequence of the negligence. They concluded that the loss was not due to a fortuitous accident or casualty of the seas. The dissenting judge agreed that the use of corrodible cap screws did not involve the foreseeable risk of the vessel sinking. However, he found that the proximate cause of the accident was leaving the valve open, which did meet this test. Accordingly, he would have found coverage.

Analysis

The issue is whether the sinking of the vessel was a loss proximately caused by a "peril of the sea." That in turn depends on whether the cause of the sinking was a fortuitous accident or casualty of the sea within the definition of the Act.

The elements of what constitutes a peril of the sea have long been recognized as dual. The cause of the loss must be "fortuitous" and it must be "of the seas." The British Columbia Court of Appeal, in *Case Existological Laboratories Ltd. v. Cen-*

Le juge de première instance a conclu que l'accident avait été causé par l'omission de fermer la vanne et par la corrosion des vis à chapeau. À son avis, ces deux manquements résultaient de la négligence. La vanne aurait dû être fermée pendant que le navire était en poste d'attente et on avait utilisé par négligence le mauvais type de vis lors de réparations effectuées deux ans auparavant. Il a conclu que la cause de l'accident était «fortuite» et constituait un «péril de la mer». Par conséquent, il a conclu que la police couvrait la perte.

La Cour d'appel a procédé d'une manière différente. Elle a admis que l'existence de négligence avait été démontrée relativement au fait d'avoir laissé la vanne ouverte et à l'utilisation du mauvais type de vis à chapeau. Toutefois, elle a conclu qu'il fallait satisfaire à une autre exigence pour que la police s'applique—le naufrage devait être une conséquence prévisible de la négligence. Il y a eu divergence d'opinions entre les juges de la majorité et ceux de la minorité sur ce point. Les juges formant la majorité ont conclu que la cause immédiate de la perte était l'état de corrosion des vis à chapeau, mais que cette perte ne constituait pas une conséquence prévisible de la négligence. Ils ont conclu que la perte n'était pas due à un accident fortuit ou à un sinistre maritime. Le juge dissident a admis que l'utilisation de vis à chapeau susceptibles de corrosion ne comportait pas le risque prévisible que le navire coule. Toutefois, il a conclu que la cause immédiate de l'accident était le fait d'avoir laissé la vanne ouverte, ce qui satisfait à ce critère. Par conséquent, il aurait conclu qu'il y avait couverture.

Analyse

La question est de savoir si le naufrage du navire était une perte ayant pour cause immédiate un «péril de la mer». La réponse dépend elle-même de la question de savoir si la cause du naufrage était un accident fortuit ou un sinistre maritime au sens de la Loi.

On reconnaît depuis longtemps que la définition du péril de la mer comporte deux éléments. La cause de la perte doit être «fortuite» et doit être «maritime». Voici ce qu'a dit la Cour d'appel de la Colombie-Britannique dans l'arrêt *Case Existo-*

tury Insurance Company of Canada (The Bamcell II) (1982), 35 B.C.L.R. 364, at p. 372, a judgment approved by this Court, [1983] 2 S.C.R. 47, put it this way:

The accident must be "fortuitous", first in the sense that it is not caused intentionally by the assured and, second, in the sense that it is not the inevitable result of deterioration caused by normal action of wind, waves and time . . .

In addition, the accident must be "of the seas" in the sense, at least, that the damage is damage that would not have occurred in an accident on land, such as damage by sinking or by foundering following a collision at sea or striking a rock . . . [Emphasis added.]

The requirement that the cause of the loss be "fortuitous" excludes the natural and inevitable action of wind and waves, ordinary wear and tear, inherent defects and intentionally caused losses. Events which are not fortuitous, as defined in the cases, are reflected in the exclusions found in s. 56 of the Act and the definition in the Act of "perils of the seas". In general, the word "fortuitous", as interpreted by the cases, carries the connotation that the cause of the loss not have been intentional or inevitable. As Lord Herschell put it in *Thomas Wilson, Sons & Co. v. The Owners of the Cargo per the "Xantho"* (1887), 12 A.C. 503 (H.L.), at p. 509:

There must be some casualty, something which could not be foreseen as one of the necessary incidents of the adventure.

The second requirement, that the loss be "of the sea", excludes losses which could have occurred in an accident on land: see "*The Bamcell II*", *supra*. The sinking of a ship as a result of the ingress of sea water due to a fortuitous act has without exception been considered to be an accident which is "of the sea": *The Bamcell II*; *Thames and Mersey Marine Insurance Co. v. Hamilton, Fraser, & Co.* (1887), 12 A.C. 484 (H.L.)

In the case at bar the loss resulted from the sinking of the ship due to the ingress of sea-water. This loss would not have occurred on land. The

logical Laboratories Ltd. v. Century Insurance Company of Canada (The Bamcell II) (1982), 35 B.C.L.R. 364, à la p. 372, arrêt que notre Cour a approuvé, [1983] 2 R.C.S. 47:

^a [TRADUCTION] L'accident doit être «fortuit», premièrement en ce sens qu'il n'a pas été causé intentionnellement par l'assuré et, deuxièmement, en ce sens qu'il ne constitue pas le résultat inévitable d'une détérioration causée par l'action normale du vent, des vagues et du temps . . .

^b De plus, l'accident doit être «maritime» en ce sens, tout au moins, qu'un accident terrestre n'aurait pas entraîné un tel dommage, comme le dommage causé par un naufrage ou par la submersion à la suite d'un abordage en mer ou d'une collision avec un rocher . . . [Je souligne.]

^c L'exigence que la cause de la perte soit «fortuite» exclut l'action naturelle et inévitable du vent et des vagues, l'usure normale, les défauts inhérents et les pertes causées intentionnellement. Les événements qui ne sont pas fortuits, tels que définis dans la jurisprudence, se retrouvent dans les exclusions mentionnées à l'art. 56 de la Loi et dans la définition des «périls de la mer» contenue dans la Loi. En général, le terme «fortuit», tel qu'il a été interprété dans la jurisprudence, comporte la connotation que la cause de la perte ne doit pas avoir été intentionnelle ou inévitable. Comme lord Herschell l'a dit dans l'arrêt *Thomas Wilson, Sons & Co. v. The Owners of the Cargo per the "Xantho"* (1887), 12 A.C. 503 (H.L.), à la p. 509:

^d [TRADUCTION] Il faut que survienne un sinistre, quelque chose d'impossible à prévoir comme l'un des incidents nécessaires de l'aventure.

^e La deuxième exigence, celle que la perte soit «maritime», exclut les pertes qui se seraient produites dans un accident terrestre: voir «*The Bamcell II*», précité. Le naufrage d'un navire par suite de la pénétration d'eau de mer due à un acte fortuit a, sans exception, été considéré comme un accident «maritime»: *The Bamcell II*; *Thames and Mersey Marine Insurance Co. v. Hamilton, Fraser, & Co.* (1887), 12 A.C. 484 (H.L.)

^f En l'espèce, la perte résulte du naufrage du navire causé par la pénétration d'eau de mer. Cette perte ne se serait pas produite sur terre. Par

requirement that the accident be "of the sea" is therefore met. The respondents argue that the cause of the loss was corrosion and that this could have occurred anywhere, including on land. But the test is not whether the defect which started the causal chain that led to the loss is one that could occur exclusively at sea, but rather whether the accident itself—in this case the sinking of the ship—is one which could only occur at sea. Many sinkings result from causes which could occur on land—for example, the piercing of the hull of the ship with a rock could occur on land. No one would suggest that coverage under insurance for "perils of the sea" would not lie where a ship founders and sinks at sea for that reason. I conclude that this accident was "of the sea."

The real issue in this case, as I see it, is whether the cause of the accident was "fortuitous." It is fortuitous if it was neither intentional nor inevitable and does not fall within any of the exclusions referred to in s. 56 of the Act and the Act's definition of "perils of the sea."

What was the cause of the sinking in this case? The trial judge found there were two causes but did not decide which of them was the "proximate cause" because he regarded both as being the result of negligence and viewed negligence as necessarily being "fortuitous." He did not expressly consider whether any of the exceptions in s. 56 or the definition of "perils of the seas" in the Act apply.

The thrust of the respondent's submissions before us was that the loss here in question was not fortuitous in that it fell within the exceptions of ordinary wear and tear or inherent vice.

At this point it is useful to summarize the parties' arguments. The respondents' argument may be summarized as follows:

- (1) The proximate cause of the accident was the failure of cap screws;
- (2) The failure of the cap screws amounts to either ordinary wear and tear or inherent vice;
- (3) Thus the cause of the loss is not a "peril of the sea."

conséquent, l'exigence que l'accident soit «maritime» est remplie. Les intimées soutiennent que la perte résultait de la corrosion et que cela aurait pu se produire n'importe où, y compris sur terre. Toutefois, le critère n'est pas de savoir si le défaut à l'origine de la chaîne causale qui a entraîné la perte ne peut survenir qu'en mer, mais plutôt de savoir si l'accident lui-même—en l'espèce le naufrage du navire—ne peut se produire qu'en mer. Un grand nombre de naufrages résultent de causes qui pourraient se produire sur terre—par exemple, la perforation de la coque d'un navire par un rocher pourrait se produire sur terre. Nul ne dirait qu'il n'y aurait pas couverture aux termes d'une assurance contre les «périls de la mer» lorsqu'un navire chavire et coule en mer pour cette raison. Je conclus que cet accident était «maritime».

À mon avis, la véritable question soulevée en l'espèce est de savoir si la cause de l'accident était «fortuite». Elle est fortuite si elle n'était ni intentionnelle ni inévitable et si elle ne relève pas de l'une des exclusions mentionnées à l'art. 56 de la Loi et de la définition que donne la Loi des «périls de la mer».

Quelle a été la cause du naufrage en l'espèce? Le juge de première instance a conclu qu'il y avait deux causes mais n'a pas décidé laquelle constituait la «cause immédiate» parce qu'il a considéré que les deux résultaient de la négligence et estimé que la négligence était nécessairement «fortuite». Il n'a pas expressément examiné si l'une des exceptions contenues à l'art. 56 ou la définition que donne la Loi des «périls de la mer» s'appliquaient.

Les arguments que les intimées nous ont présentés portaient essentiellement sur le fait que la perte dont il est question en l'espèce n'était pas fortuite parce qu'elle relevait des exceptions relatives à l'usure normale ou au vice inhérent.

À ce stade-ci, il convient de résumer les arguments des parties. Les arguments des intimées peuvent être résumés de la manière suivante:

- (1) La cause immédiate de l'accident est la défaillance des vis à chapeau;
- (2) La défaillance des vis à chapeau équivaut à l'usure normale ou au vice inhérent;
- (3) Par conséquent, la cause de la perte n'est pas un «péril de la mer».

The appellants, on the other hand, argue that:

- (1) The proximate cause of the accident was the failure to close the valve, which is clearly fortuitous;
- (2) If the proximate cause were the failure of the cap screws that would also be fortuitous, in that it was caused by the negligent use of soft metal bolts rather than non-corrodable [*sic*] bolts in earlier repair work and constitutes neither ordinary wear and tear or inherent vice;

I turn first to the question of whether the failure of the bolts can be viewed as "ordinary wear and tear." In my view it cannot. There was nothing ordinary about the failure of the cap screws. Their failure was extraordinary, resulting, as the trial judge found, from the negligent act of the repairers who installed them. As stated in *Arnould's Law of Marine Insurance and Average*, vol. II, (16th ed. 1981), ordinary wear and tear is "merely the result of ordinary service conditions operating upon the hull or machinery, as for example when the relevant part wears out . . ." Ordinary corrosion might well fall within this definition. But corrosion caused extraordinarily by the negligent use of the wrong materials does not.

The next question is whether the failure of the screws can be considered due to an inherent vice. This defence, it may be noted, was raised for the first time on this appeal. Below, the underwriters' case rested solely on ordinary wear and tear.

The concept of inherent vice in the context of marine insurance refers to loss stemming from qualities inherent in the thing lost. The failure of the cap screws in the case at bar cannot be said to result from purely inherent qualities of the ship. The unfortunate installation of these parts in the ship was a result of the negligence of the repairers, an external cause unrelated to those qualities. The loss was fortuitous, in the sense that it was not the inevitable product of a quality inherent in the vessel.

Par ailleurs les appelantes soutiennent que:

- (1) La cause immédiate de l'accident est l'omission de fermer la vanne, ce qui est clairement fortuit;
- (2) Si la cause immédiate était la défaillance des vis à chapeau, elle serait également fortuite parce qu'elle a été causée par l'utilisation négligente de boulons fabriqués en métal doux plutôt que de boulons qui ne sont pas susceptibles de corrosion lors de travaux de réparation antérieurs et ne constitue ni de l'usure normale ni un vice inhérent;

J'examine d'abord la question de savoir si la défaillance des boulons peut être considérée comme de «l'usure normale». À mon avis, ce n'est pas possible. La défaillance des vis à chapeau n'avait rien de normal. Leur défaillance était extraordinaire et découlait, comme l'a conclu le juge de première instance, de l'acte négligent des réparateurs qui les ont installées. Comme le précise l'ouvrage *Arnould's Law of Marine Insurance and Average*, vol. II, (16^e éd. 1981), l'usure normale [TRADUCTION] «est simplement l'effet des conditions d'utilisation normales sur la coque ou l'équipement, par exemple lorsque la pièce pertinente s'use . . .» La corrosion normale pourrait très bien être visée par cette définition. Toutefois, la corrosion causée de façon extraordinaire par l'utilisation négligente de matériaux inadéquats ne l'est pas.

La question suivante est de savoir si la défaillance des vis peut être considérée comme résultant d'un vice inhérent. Il convient de souligner que ce moyen de défense a été soulevé pour la première fois dans le présent pourvoi. Devant les cours d'instance inférieure, l'argumentation des assureurs portait uniquement sur l'usure normale.

Le concept du vice inhérent dans le contexte de l'assurance maritime renvoie à la perte qui découle des attributs inhérents de la chose perdue. On ne peut dire que la défaillance des vis à chapeau en l'espèce a résulté d'attributs purement inhérents du navire. L'installation malheureuse de ces pièces sur le navire a résulté de la négligence de réparateurs, une cause externe n'ayant rien à voir avec ces attributs. La perte était fortuite en ce sens qu'elle ne découlait pas inévitablement d'un attribut inhérent du navire.

I conclude that even if one were to assume that the proximate cause of the sinking was the failure of the cap screws, that would not assist the respondents, since the cause of that failure was not ordinary wear and tear or inherent vice, but the fortuitous negligence of the repairers.

I have approached the matter thus far on the assumption made in the Court of Appeal below that there can only be one proximate cause of the loss, concluding that even on that basis, there is coverage. However, I am of the view that it is wrong to place too much emphasis on the distinction between proximate and remote cause in construing policies such as this. Generally speaking, the authorities do not follow such a course. I do not read s. 56 of the *Insurance (Marine) Act* as limiting the cause of the loss to a single peril. Realistically speaking, it must be recognized that several factors may combine to result in a loss at sea. It is unrealistic to exclude from consideration any one of them, provided it has contributed to the loss. What is essential in order to establish that the loss is "fortuitous" is an accident caused by the intervention of negligence, or adverse or unusual conditions without which the loss would not have occurred. This is the shared idea which underlies the exclusion from coverage of damage due to ordinary wear and tear or inherent vice.

The cases and the textbook writers confirm this approach. Thus *Arnould's* (p. 655) suggests that a ship which founders in fair and calm seas due to unseaworthiness caused by an earlier fortuitous event will be covered, stating that "In such cases it is the entry of the sea-water, fortuitous by reason of the earlier happenings which gave rise to that occurrence, which constitutes the operation of a peril of the seas." The authors go on to state:

The position is otherwise if the loss is due to unseaworthiness at the start of the voyage, and no adverse or unusual conditions occurred thereafter. [Emphasis added.]

On this reasoning, it does not matter if one of the causes of the loss is ordinary wear and tear or inherent vice, provided that an efficient or effective cause of the loss—one without which the loss

Je conclus que même si on devait présumer que la cause immédiate du naufrage est la défaillance des vis à chapeau, cela n'aiderait pas les intimées étant donné que la cause de cette défaillance était non pas l'usure normale ou le vice inhérent, mais la négligence fortuite des réparateurs.

Jusqu'à présent, j'ai abordé la question en tenant compte de l'hypothèse qu'a retenue la Cour d'appel selon laquelle il ne peut y avoir qu'une cause immédiate de la perte, concluant que même sur ce fondement il y a couverture. Toutefois, je suis d'avis qu'il n'est pas juste d'accorder trop d'importance à la distinction entre la cause immédiate et la cause éloignée dans l'interprétation de polices comme celle qui est visée en l'espèce. En général, la doctrine et la jurisprudence n'adoptent pas une telle position. Je ne considère pas que l'art. 56 de l'*Insurance (Marine) Act* limite la cause de la perte à un seul péril. De manière réaliste, il faut reconnaître qu'une perte en mer peut résulter de la combinaison de plusieurs facteurs. Il est irréaliste de ne pas tenir compte de l'un deux, s'il a contribué à la perte. Un accident causé par la négligence ou des conditions défavorables ou anormales sans lesquelles il n'y aurait pas eu de perte constitue le facteur essentiel pour établir que la perte est «fortuite». C'est l'idée commune qui sous-tend l'exclusion de la couverture des dommages résultant de l'usure normale ou d'un vice inhérent.

La jurisprudence et la doctrine confirment cette position. Ainsi dans *Arnould's* (p. 655), on laisse entendre qu'un navire qui chavire dans une mer calme en raison de l'innavigabilité causée par un événement antérieur fortuit sera couvert, indiquant que [TRADUCTION] «[d]ans de tels cas c'est la pénétration de l'eau de mer, fortuite en raison de l'événement antérieur qui a entraîné cet accident, qui constitue l'application d'un péril de la mer.» On continue:

[TRADUCTION] La situation est différente si la perte est due à l'innavigabilité au début du voyage, et qu'aucune condition défavorable ou anormale ne s'est présentée par la suite. [Je souligne.]

D'après ce raisonnement, il n'importe pas que l'une des causes de la perte soit l'usure normale ou un vice inhérent, pourvu qu'une cause réelle de la perte—sans laquelle la perte ne se serait pas pro-

would not have occurred—was fortuitous. That is certainly so in the case at bar. It is not disputed that had the valve been closed, as it should have been, the vessel would not have sunk. Thus the loss, viewed in all the circumstances of the case, was fortuitous. The trial judge was right to take the view that he need not analyze which of the two causes of the loss was proximate, given that it was clear on his findings that the sinking of the ship would not have occurred but for the unusual and fortuitous event of the valve being negligently left open.

This broader approach has much to recommend it, in my view. The question of whether insurance applies to a loss should not depend on metaphysical debates as to which of various causes contributing to the accident was proximate. Apart from the apparent injustice of making indemnity dependent on such fine and contestable reasoning, such a test is calculated to produce disputed claims and litigation. It should be sufficient to bring the loss within the risk if it is established that, viewed in the entire context of the case, the loss is shown to be fortuitous in the sense that it would not have occurred save for an unusual event not ordinarily to be expected in the normal course of things.

It is true that a number of the older English authorities debate the issue of proximate cause in connection with the exclusion of ordinary wear and tear. The authors of *Arnould's*, however, suggest that these cases would be open to review in circumstances where the vessel sinks suddenly from an undetected failure. They state at pp. 655-56:

... the authorities in which unseaworthiness or wear and tear has been held the proximate cause of loss would, it is submitted, be open to review were this point to arise for decision. It was stated by Lloyd J. in *The Hellenic Dolphin* that the incursion of sea-water through an undetected defect in the ship's basic plating is a classic case of damage by perils of the sea. Although this observation was made in the context of a claim for cargo damage under contracts of affreightment, and a claim

duite—ait été fortuite. C'est certainement le cas en l'espèce. Personne ne conteste que si la vanne avait été fermée comme elle l'aurait dû l'être, le navire n'aurait pas sombré. Par conséquent, la perte, compte tenu de toutes les circonstances de l'espèce, était fortuite. Le juge de première instance a eu raison d'adopter le point de vue selon lequel il n'était pas nécessaire d'analyser laquelle des deux causes de la perte était immédiate, compte tenu du fait qu'il était clair d'après ses conclusions que le naufrage du navire ne se serait pas produit n'eût été l'événement inhabituel et fortuit de l'omission négligente de fermer la vanne.

À mon avis, beaucoup de facteurs militent en faveur de l'adoption de cette interprétation plus large. La question de savoir si l'assurance s'applique à une perte ne devrait pas dépendre de débats métaphysiques visant à déterminer laquelle des diverses causes de l'accident était immédiate. Outre l'injustice apparente que constitue le fait qu'une indemnisation dépende d'un raisonnement aussi subtil et contestable, un tel critère est susceptible de donner lieu à des réclamations contestées et à des litiges. Il devrait suffire de faire correspondre la perte et le risque s'il est établi, compte tenu du contexte global de l'affaire, que la perte est fortuite en ce sens qu'elle ne se serait pas produite n'eût été un événement inhabituel auquel on ne s'attend ordinairement pas dans le cours normal des choses.

Il est vrai que, dans un certain nombre de vieux précédents anglais, la question de la cause immédiate a été débattue en rapport avec l'exclusion de l'usure normale. Toutefois, les auteurs de l'ouvrage *Arnould's*, laissent entendre que ces précédents pourraient être révisés dans des circonstances où le navire coule de façon soudaine en raison d'une défaillance qui n'a pas été décelée. Ils affirment, aux pp. 655 et 656:

[TRADUCTION] ... les affaires dans lesquelles on a conclu que l'innavigabilité ou l'usure constituait la cause immédiate d'une perte pourraient, à notre avis, être révisées si ce point était soulevé. Le juge Lloyd dans l'arrêt *The Hellenic Dolphin* a dit que la pénétration de l'eau de mer en raison d'un défaut non décelé dans le revêtement de base du navire est un cas classique d'avarie attribuable aux périls de la mer. Bien que cette observation ait été faite dans le contexte d'une réclama-

under a hull policy would no doubt give rise to different considerations, because of the doctrine of inherent vice, there is much to be said for the view that a loss by foundering due to a sudden failure in the ship's structure should be regarded as a fortuitous casualty, even in the absence of any adverse weather or sea conditions at or near the time of the occurrence. [Emphasis added.]

At page 659, the authors of *Arnould's* conclude:

It is submitted that the better view is probably that a defence of wear and tear or inherent vice is applicable to cases where the loss is attributable to a general debility of the vessel such as to make it plain that the loss was a certainty, whatever the state of the weather or the sea, but that the defence is unlikely to prevail in cases where there is a sudden failure of a part of the structure, even though this may have long-standing causes, or be due merely to metal fatigue, and though the weather and sea conditions at the time may be in no way unusual or extreme.

These excerpts suggest that quite apart from the fortuitous happening of someone's negligently leaving the valve open in the case at bar and quite apart from the fact that the failure of the cap screws was the result of negligence, the policy there at issue would have applied merely by reason of the fact that the sinking of the vessel was sudden and due to an undetected and unexpected defect. In view of my earlier conclusion that there is coverage, I need not consider whether there would be liability apart from the negligence demonstrated in the case at bar. These passages, however, serve to illustrate a non-technical approach to the question of causation, which is quite at odds with the respondents' submissions.

I cannot conclude without alluding to the insistence in the Court of Appeal below that the loss of the ship must have been the foreseeable result of negligence in order for there to be coverage in this case. There is no suggestion in the authorities that foreseeability of loss is a condition of recovery, with the possible exception of *The Bamcell II*, where Lambert J.A., in a passage affirmed by this Court, spoke of the foreseeable risk of harm result-

tion pour avaries à la cargaison en vertu de contrats d'affrètement et qu'une réclamation en vertu d'une police d'assurance maritime sur corps ferait certainement intervenir des considérations différentes en raison de la théorie du vice inhérent, il y a des motifs sérieux à l'appui de l'opinion selon laquelle la perte d'un navire qui chavire en raison d'une défaillance soudaine de sa structure devrait être considérée comme un sinistre fortuit, même en l'absence de conditions atmosphériques ou maritimes défavorables au moment de l'accident. [Je souligne.]

À la page 659, les auteurs d'*Arnould's* concluent:

[TRADUCTION] Nous sommes d'avis que la meilleure interprétation est probablement celle où une défense fondée sur l'usure normale ou un vice inhérent est disponible lorsque la perte est attribuable au mauvais état général du navire, de sorte que la perte était certaine indépendamment des conditions atmosphériques ou maritimes. Toutefois, ce moyen de défense est peu susceptible de réussir dans les cas où un bris soudain se produit dans une partie de la structure, même si cette situation existait depuis longtemps ou était due simplement à la fatigue du métal, bien que les conditions atmosphériques ou maritimes au moment de l'incident n'aient été aucunement rigoureuses ou anormales.

Ces extraits laissent entendre que, outre l'incident fortuit qu'est l'omission négligente de fermer la vanne en l'espèce et outre le fait que la défaillance des vis à chapeau résultait de la négligence, la police en question se serait appliquée simplement parce que le naufrage du navire était soudain et dû à un défaut non décelé et inattendu. Compte tenu de ma conclusion antérieure qu'il y a couverture, il n'est pas nécessaire que j'examine la question de savoir s'il y aurait responsabilité indépendamment de la négligence démontrée en l'espèce. Toutefois, ces passages servent à illustrer une façon informelle d'aborder la question de la causalité, qui ne concorde pas du tout avec les arguments des intimées.

Je ne puis conclure sans faire allusion au fait qu'on ait fait valoir avec instance devant la Cour d'appel que la perte du navire aurait dû être le résultat prévisible de la négligence pour qu'il y ait couverture en l'espèce. La jurisprudence et la doctrine ne laissent nullement entendre que la prévisibilité d'une perte est une condition de l'indemnisation, à l'exception peut-être de l'arrêt *The Bamcell II*, où le juge Lambert, dans un passage confirmé

ing from a negligent act as being sufficient to bring the case within the category of "fortuitous accident". While this is doubtless sufficient to establish coverage, I do not take the passage as suggesting that the existence of a negligent act which foreseeably may cause harm is a necessary condition of recovery under the policy. Indeed, as the authorities amply demonstrate, neither negligence nor foreseeability is necessary to bring a claim within the concept of "perils of the seas." As noted earlier, *The Bamcell II* itself affirms that the only two conditions for recovery are (1) "a fortuitous accident or casualty" which is (2) "of the sea".

In summary, it is my view that the following procedure should be followed in determining whether a loss was proximately caused by a peril of the sea. First, the cause or causes of the loss should be ascertained. It should then be asked whether the loss is fortuitous in that it would not have occurred but for an accident or unforeseen event brought about by negligence or adverse or unusual conditions. The loss will not be fortuitous if the exclusions in s. 56(2) or in the definition of "perils of the seas" in the schedule to the Act are established. If the loss is fortuitous in this sense then the policy applies.

Conclusion

I am of the view that regardless of how the cause of the loss is analyzed, the loss here was the result of a "fortuitous accident" related to or "of the sea", and hence within the coverage for perils of the sea. Having said that, it is my view that in determining whether a loss falls within the policy, the cause of the loss should be determined by looking at all the events which gave rise to it and asking whether it is fortuitous in the sense that the accident would not have occurred "but for" or without an act or event which is fortuitous in the sense that it was not to be expected in the ordinary course of things. This approach is preferable, in my view, to the artificial exercise of segregating the causes of the loss with a view to labelling one

par notre Cour, a dit que le risque prévisible de préjudice résultant d'un acte négligent est suffisant pour que l'affaire tombe dans la catégorie des «accidents fortuits». Bien que cela soit sans doute suffisant pour établir qu'il y a une couverture, ce passage ne signifie pas, suivant mon interprétation, que l'existence d'un acte négligent dont on peut prévoir qu'il causera un préjudice constitue une condition nécessaire pour qu'il y ait indemnisation en vertu de la police. En fait, comme la jurisprudence et la doctrine l'ont amplement démontré, ni la négligence ni la prévisibilité ne sont nécessaires pour qu'une réclamation relève du concept des «périls de la mer». Comme je l'ai mentionné précédemment, l'arrêt *The Bamcell II* affirme que les deux seules conditions pour qu'il y ait indemnisation sont (1) «un accident ou un sinistre fortuit» qui est (2) «maritime».

Bref, je suis d'avis que la procédure suivante doit être suivie pour déterminer si un péril de la mer est la cause immédiate d'une perte. Premièrement, la ou les causes de la perte devraient être vérifiées. On devrait alors se demander si la perte est fortuite du fait qu'elle ne se serait pas produite n'eût été un accident ou un événement imprévu causé par la négligence ou des conditions défavorables ou anormales. La perte ne sera pas fortuite si les exclusions prévues au par. 56(2) ou dans la définition des «périls de la mer» figurant dans l'annexe de la Loi sont établies. Si la perte est fortuite dans ce sens alors la police s'applique.

Conclusion

Je suis d'avis, que peu importe la manière dont la cause de la perte est analysée, la perte en l'espèce a résulté d'un «accident fortuit», «maritime» ou se rapportant à la mer et est donc visée par la couverture contre les périls de la mer. Je suis donc d'avis que pour déterminer si une perte relève de la police, on doit déterminer la cause de la perte en examinant tous les événements qui y ont donné lieu et en se demandant si elle est fortuite en ce sens que l'accident ne se serait pas produit «n'eût été» un acte ou un événement qui est fortuit en ce sens qu'on ne devait pas s'y attendre dans le cours ordinaire des choses. À mon avis, cette position est préférable à l'exercice artificiel de la séparation des causes de la perte qui vise à

as proximate and the others as remote, an exercise on which the best of minds may differ. On this approach, the loss here at issue falls within the policy because it would not have occurred but for the negligent act of leaving open the valve.

I would allow the appeal with costs, and restore the judgment of the trial judge.

Appeal allowed with costs.

Solicitors for the appellants: Campney & Murphy, Vancouver.

Solicitors for the respondents: Russell & DuMoulin, Vancouver.

qualifier l'une d'immédiate et les autres d'éloignées, un exercice à l'égard duquel les esprits les plus éclairés peuvent avoir des opinions divergentes. Suivant cette méthode d'interprétation, la ^a perte en l'espèce relève de la police parce qu'elle ne se serait pas produite n'eût été l'acte négligent de laisser la vanne ouverte.

^b Je suis d'avis d'accueillir le pourvoi avec dépens et de rétablir le jugement de première instance.

Pourvoi accueilli avec dépens.

Procureurs des appelantes: Campney & Murphy, Vancouver.

^c *Procureurs des intimées: Russell & DuMoulin, Vancouver.*