

**Citadel General Assurance
Company** *Appellant*

v.

**Michael Vytlingam by his Litigation
Guardian, Chandra Vytlingam,
Chandra Vytlingam and
Suzana Vytlingam** *Respondents*

and

Insurance Bureau of Canada *Intervener*

**INDEXED AS: CITADEL GENERAL ASSURANCE CO. v.
VYTLINGAM**

Neutral citation: 2007 SCC 46.

File No.: 31083.

2006: December 11; 2007: October 19.

Present: McLachlin C.J. and Bastarache, Binnie, LeBel,
Deschamps, Fish, Abella, Charron and Rothstein JJ.

ON APPEAL FROM THE COURT OF APPEAL FOR
ONTARIO

Insurance — Automobile insurance — Inadequately insured motorist coverage — Wrongdoer using motor vehicle to transport large boulders to highway overpass, throwing boulders onto car driven by insured and driving off — Insured suffering catastrophic injuries — Wrongdoer inadequately insured — Insured receiving no-fault benefits from his insurer and seeking to recover his civil damages from insurer under inadequately insured motorist coverage — Whether coverage should be denied because wrongdoer was engaged in criminal activity — Whether insured's injuries "arising directly or indirectly from the use or operation of an automobile" — Whether tort that cause insured's injuries intervening event severable from use and operation of wrongdoer's motor vehicle — Insurance Act, R.S.O. 1990, c. I.8, s. 239.

The Vs were motoring along an interstate highway when their vehicle was struck by a large boulder

**La Citadelle, Compagnie d'assurances
générales** *Appelante*

c.

**Michael Vytlingam représenté par
sa tutrice à l'instance, Chandra
Vytlingam, Chandra Vytlingam et
Suzana Vytlingam** *Intimés*

et

Bureau d'assurance du Canada *Intervenant*

**RÉPERTORIÉ : CITADELLE, CIE D'ASSURANCES
GÉNÉRALES c. VYTLINGAM**

Référence neutre : 2007 CSC 46.

N° du greffe : 31083.

2006 : 11 décembre; 2007 : 19 octobre.

Présents : La juge en chef McLachlin et les juges
Bastarache, Binnie, LeBel, Deschamps, Fish, Abella,
Charron et Rothstein.

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

Assurance — Assurance automobile — Protection contre les automobilistes insuffisamment assurés — Auteur d'un délit utilisant un véhicule à moteur pour transporter de grosses pierres jusqu'à un pont d'étagement, d'où il a jeté les pierres sur une auto conduite par un assuré, puis pour s'enfuir — Assuré très grièvement blessé — Auteur du délit insuffisamment assuré — Assuré ayant reçu des indemnités sans égard à la faute de son assureur et cherchant à obtenir des dommages-intérêts civils de l'assureur en vertu d'une protection contre les automobilistes insuffisamment assurés — Cette protection doit-elle lui être refusée parce que l'auteur du délit se livrait à une activité criminelle? — Les blessures de l'assuré découlent-elles « directement ou indirectement de l'utilisation ou de la conduite d'une automobile »? — Le délit qui a causé des blessures à l'assuré constitue-t-il un acte intermédiaire séparable de l'utilisation et de la conduite de l'automobile de l'auteur du délit? — Loi sur les assurances, L.R.O. 1990, ch. I.8, art. 239.

Les V roulaient sur une autoroute lorsqu'une grosse pierre, jetée par F et R d'un pont d'étagement, a heurté

dropped from an overpass by F and R, catastrophically injuring MV and causing CV and SV serious psychological harm. F and R were prosecuted, convicted, and imprisoned. The Vs received statutory no-fault benefits from their Ontario insurer and, since F was inadequately insured, they sought to recover the civil damages F had caused from V's insurer pursuant to the inadequately insured motorist coverage found in s. 3 of the Ontario Policy Change Form 44R. Under this endorsement, "the insurer shall indemnify an eligible claimant for the amount that he . . . is legally entitled to recover from an inadequately insured motorist as compensatory damages in respect of bodily injury to . . . an insured person arising directly or indirectly from the use or operation of an automobile". As F's vehicle had been used to transport the rocks to the scene of the crime and thereafter to escape, both the Ontario Superior Court of Justice and the Court of Appeal, citing *Amos v. Insurance Corp. of British Columbia*, [1995] 3 S.C.R. 405, found the insurer liable and allowed the Vs claims.

Held: The appeal should be allowed.

The claim did not arise from the ownership or directly or indirectly from the use or operation of a motor vehicle. Although the use of F's vehicle (e.g. transporting rocks) fell within the scope of the ordinary activities to which automobiles are put, the word "indirectly" is not sufficient to overcome the requirement for an unbroken chain of causation linking the conduct of the tortfeasor as a motorist to the injuries in respect of which the claim is made. In this case, the relevant tort consisted of dropping the rocks from a highway overpass, not transporting rocks across the countryside. F was not at fault as a motorist. The tort was an independent act which broke the chain of causation. It was an intervening event severable from the use and operation of F's vehicle. [5] [7] [25] [33] [36-38]

Insurance policies must be interpreted in a way that gives effect to the reasonable expectations of both insured and insurer. No-fault insurance and indemnity insurance rest on different statutory provisions, but both fall to be interpreted in the context of a motor vehicle policy. Thus, for example, someone who uses a vehicle for a non-motoring purpose cannot expect to collect motor vehicle insurance. On the other hand, coverage cannot be denied simply because a motor vehicle is being used in the course of criminal activity such as

leur véhicule, blessant très grièvement MV et causant un grave préjudice psychologique à CV et à SV. F et R ont été poursuivis, condamnés et emprisonnés. Les V ont reçu des indemnités sans égard à la faute de leur assureur ontarien et, comme F était insuffisamment assuré, ils ont tenté de se faire indemniser par l'assureur des V pour les dommages civils causés par F en invoquant leur protection contre les automobilistes insuffisamment assurés prévue à l'art. 3 du Formulaire de modification de police 44R de l'Ontario. Cet avenant prévoit que « l'assureur s'engage à indemniser tout demandeur admissible à l'égard du montant qu'il est légalement en droit de recouvrer d'un automobiliste insuffisamment assuré, à titre de dommages-intérêts, du fait de lésions corporelles occasionnées à une personne assurée [. . .] et qui sont attribuables, directement ou indirectement, à l'utilisation ou à la conduite d'une automobile ». Le véhicule de F ayant été utilisé pour transporter les pierres jusqu'au lieu du crime et pour fuir, la Cour supérieure de justice de l'Ontario et la Cour d'appel ont cité *Amos c. Insurance Corp. of British Columbia*, [1995] 3 R.C.S. 405, pour conclure à la responsabilité de l'assureur et au droit des V d'être indemnisés.

Arrêt : Le pourvoi est accueilli.

La réclamation ne découle pas, par un lien de causalité ininterrompu, de la propriété ou, directement ou indirectement, de l'utilisation ou de la conduite d'un véhicule à moteur. Même si l'utilisation du véhicule de F (p. ex. pour transporter les pierres) faisait partie des activités ordinaires auxquelles les automobiles servent, le mot « indirectement » ne suffit pas pour écarter l'exigence d'un lien de causalité ininterrompu entre la conduite de l'auteur du délit en tant qu'automobiliste et les blessures visées par la réclamation. En l'espèce, le délit pertinent consistait à jeter les pierres du haut d'un pont d'étagement, et non à les transporter à travers la campagne. F n'était pas fautif en tant qu'automobiliste. Le délit était un acte indépendant qui a rompu le lien de causalité. Il s'agissait d'un acte intermédiaire séparable de l'utilisation et de la conduite du véhicule de F. [5] [7] [25] [33] [36-38]

Les polices d'assurance doivent être interprétées de manière à donner effet aux attentes raisonnables de l'assuré et de l'assureur. L'assurance sans égard à la faute et l'assurance-indemnisation sont régies par des dispositions législatives différentes, mais doivent être toutes les deux interprétées dans le contexte d'une police d'assurance automobile. Ainsi, par exemple, la personne qui a utilisé son véhicule à moteur à une fin qui n'est pas reliée à la conduite d'une automobile ne peut s'attendre à recevoir des indemnités d'une assurance automobile.

a getaway car in a bank robbery, or is being driven by a drunk driver. [4] [16] [23]

Amos established that in the context of no-fault benefits, the mutual expectation of the parties is that no-fault benefits will be available when an accident occurs during the “ordinary and well-known” use of their vehicles, provided that some nexus or causal relationship between the use of the vehicle and the injuries can be established. However, this case does not involve no-fault statutory accident benefits, and the Court of Appeal erred in transferring without modification the “relaxed” causation test in *Amos* to the different context of indemnification insurance, where it must be shown that the tortfeasor is liable as a motorist. No amount of carrying rocks all over the country would give rise to civil liability. Liability came from dropping those rocks from the overpass. The fact that the word “indirectly” appears in s. 3 of the Policy Change Form 44R is not sufficient to overcome the fact that the tort was an intervening event wholly “severable” from the use and operation of the F’s vehicle. [11-13] [24] [37-38]

Cases Cited

Distinguished: *Amos v. Insurance Corp. of British Columbia*, [1995] 3 S.C.R. 405; **disapproved:** *Herbison v. Lumbermens Mutual Casualty Co.* (2005), 76 O.R. (3d) 81; *Chan v. Insurance Corp. of British Columbia*, [1996] 4 W.W.R. 734; **referred to:** *Reid Crowther & Partners Ltd. v. Simcoe & Erie General Insurance Co.*, [1993] 1 S.C.R. 252; *Paulus v. Robinson* (1991), 60 B.C.L.R. (2d) 116, leave to appeal refused, [1992] 3 S.C.R. vii; *Thacker v. Lavell* (1992), 40 M.V.R. (2d) 306; *Jove v. Paialunga Estate* (1997), 42 B.C.L.R. (3d) 309; *Continental Stress Relieving Services Ltd. v. Canada West Insurance Co. of Canada* (1998), 221 A.R. 160, 1998 ABQB 387; *Holdbrook v. Emeneau* (2000), 204 N.S.R. (2d) 96, 2000 NSCA 48; *Tench v. Erskine* (2006), 244 N.S.R. (2d) 55, 2006 NSSC 115; *Vijeyekumar v. State Farm Mutual Automobile Insurance Co.* (1999), 44 O.R. (3d) 545; *Saharkhiz v. Underwriters, Members of Lloyd’s, London, England* (1999), 46 O.R. (3d) 154; *Collier v. Insurance Corp. of British Columbia* (1995), 100 B.C.L.R. (2d) 201; *Greenhalgh v. ING Halifax Insurance Co.* (2004), 72 O.R. (3d) 338; *Chisholm v. Liberty Mutual Group* (2002), 60 O.R. (3d) 776; *Jenkins v. Zurich Insurance Canada* (1997), 193 N.B.R. (2d)

Par contre, l’indemnisation ne peut être refusée simplement parce qu’un véhicule à moteur est utilisé au cours d’une activité criminelle, comme par des voleurs pour fuir après un vol de banque ou par un conducteur en état d’ébriété. [4] [16] [23]

Amos a établi que, dans le contexte des indemnités sans égard à la faute, les parties s’attendent mutuellement à ce que des indemnités sans égard à la faute puissent être versées lorsqu’un accident survient au cours d’une utilisation « ordinaire et bien connue » de leurs véhicules, à condition qu’un rapport ou un lien de causalité puisse être établi entre l’utilisation du véhicule et l’accident. La présente affaire ne porte toutefois pas sur les indemnités d’accident légales sans égard à la faute, et la Cour d’appel a eu tort de transposer, sans le modifier, le test « assoupli » concernant le lien de causalité énoncé dans *Amos* dans le contexte de l’assurance-indemnisation, qui exige qu’il soit démontré que l’auteur du délit est responsable en tant qu’automobiliste. Le fait de transporter une quantité quelconque de pierres, partout au pays, n’entraînera jamais la moindre responsabilité civile. La responsabilité découle du fait de jeter ces pierres du haut du pont d’étagement. Le fait que le mot « indirectement » figure à l’art. 3 du Formulaire de modification de police 44R ne suffit pas pour remédier au fait que le délit constitue un événement intermédiaire entièrement « séparable » de l’utilisation et de la conduite du véhicule de F. [11-13] [24] [37-38]

Jurisprudence

Distinction d’avec l’arrêt : *Amos c. Insurance Corp. of British Columbia*, [1995] 3 R.C.S. 405; **arrêts critiqués :** *Herbison c. Lumbermens Mutual Casualty Co.* (2005), 76 O.R. (3d) 81; *Chan c. Insurance Corp. of British Columbia*, [1996] 4 W.W.R. 734; **arrêts mentionnés :** *Reid Crowther & Partners Ltd. c. Simcoe & Erie General Insurance Co.*, [1993] 1 R.C.S. 252; *Paulus c. Robinson* (1991), 60 B.C.L.R. (2d) 116, autorisation de pourvoi refusée, [1992] 3 R.C.S. vii; *Thacker c. Lavell* (1992), 40 M.V.R. (2d) 306; *Jove c. Paialunga Estate* (1997), 42 B.C.L.R. (3d) 309; *Continental Stress Relieving Services Ltd. c. Canada West Insurance Co. of Canada* (1998), 221 A.R. 160, 1998 ABQB 387; *Holdbrook c. Emeneau* (2000), 204 N.S.R. (2d) 96, 2000 NSCA 48; *Tench c. Erskine* (2006), 244 N.S.R. (2d) 55, 2006 NSSC 115; *Vijeyekumar c. State Farm Mutual Automobile Insurance Co.* (1999), 44 O.R. (3d) 545; *Saharkhiz c. Underwriters, Members of Lloyd’s, London, England* (1999), 46 O.R. (3d) 154; *Collier c. Insurance Corp. of British Columbia* (1995), 100 B.C.L.R. (2d) 201; *Greenhalgh c. ING Halifax Insurance Co.* (2004), 72 O.R. (3d) 338; *Chisholm c. Liberty Mutual Group* (2002), 60 O.R. (3d) 776; *Jenkins*

135; *Axa Insurance v. Dominion of Canada General Insurance Co.* (2004), 73 O.R. (3d) 391; *Law, Union & Rock Insurance Co. v. Moore's Taxi Ltd.*, [1960] S.C.R. 80; *Legault v. Compagnie d'assurance générale de commerce* (1967), 65 D.L.R. (2d) 230; *Wu v. Malamas* (1985), 67 B.C.L.R. 105; *Lefor (Litigation guardian of) v. McClure* (2000), 49 O.R. (3d) 557; *Stevenson v. Reliance Petroleum Ltd.*, [1956] S.C.R. 936.

Statutes and Regulations Cited

Insurance Act, R.S.O. 1990, c. I.8, s. 239(1).

APPEAL from a judgment of the Ontario Court of Appeal (MacPherson, Juriansz and MacFarland J.J.A.) (2005), 76 O.R. (3d) 1, 255 D.L.R. (4th) 114, 199 O.A.C. 136, 23 C.C.L.I. (4th) 272, 22 M.V.R. (5th) 163, [2005] I.L.R. ¶I-4415, [2005] O.J. No. 2266 (QL), affirming a decision of Backhouse J. (2004), 23 C.C.L.I. (4th) 267, [2004] O.J. No. 6004 (QL). Appeal allowed.

Geoffrey D. E. Adair, Q.C., for the appellant.

Stanley C. Tessis and Melanie C. Malach, for the respondents.

Alan L. W. D'Silva, Danielle K. Royal and Ellen Snow, for the intervener.

The judgment of the Court was delivered by

¹ BINNIE J. — The present appeal tests the limits of the “inadequately insured motorist” coverage under a standard Ontario automobile insurance policy.

² The respondents, who are Ontario residents, were motoring northwards along Interstate 95 near Fayetteville, North Carolina, when their vehicle was struck by a large boulder dropped from an overpass by two local thrill seekers, Todd Farmer and Anthony Raynor, who were high on alcohol and drugs. The respondent Michael Vytlingam received catastrophic injuries as a result of the crime. His mother Chandra and his sister Suzana Vytlingam suffered serious psychological harm. Farmer and Raynor were prosecuted, convicted and received substantial prison sentences.

c. Zurich Insurance Canada (1997), 193 R.N.-B. (2^e) 135; *Axa Insurance c. Dominion of Canada General Insurance Co.* (2004), 73 O.R. (3d) 391; *Law, Union & Rock Insurance Co. c. Moore's Taxi Ltd.*, [1960] R.C.S. 80; *Cie d'assurance générale de commerce c. Legault*, [1968] B.R. 505; *Wu c. Malamas* (1985), 67 B.C.L.R. 105; *Lefor (Litigation guardian of) c. McClure* (2000), 49 O.R. (3d) 557; *Stevenson c. Reliance Petroleum Ltd.*, [1956] R.C.S. 936.

Lois et règlements cités

Loi sur les assurances, L.R.O. 1990, ch. I.8, art. 239(1).

POURVOI contre un arrêt de la Cour d'appel de l'Ontario (les juges MacPherson, Juriansz et MacFarland) (2005), 76 O.R. (3d) 1, 255 D.L.R. (4th) 114, 199 O.A.C. 136, 23 C.C.L.I. (4th) 272, 22 M.V.R. (5th) 163, [2005] I.L.R. ¶I-4415, [2005] O.J. No. 2266 (QL), qui a confirmé une décision de la juge Backhouse (2004), 23 C.C.L.I. (4th) 267, [2004] O.J. No. 6004 (QL). Pourvoi accueilli.

Geoffrey D. E. Adair, c.r., pour l'appelante.

Stanley C. Tessis et Melanie C. Malach, pour les intimés.

Alan L. W. D'Silva, Danielle K. Royal et Ellen Snow, pour l'intervenant.

Version française du jugement de la Cour rendu par

LE JUGE BINNIE — Le pourvoi porte sur les limites de la protection contre les « automobilistes insuffisamment assurés » prévue par une police d'assurance automobile type de l'Ontario.

Les intimés, des résidents de l'Ontario, roulaient vers le nord sur l'autoroute 95 près de Fayetteville, en Caroline du Nord, lorsque leur véhicule a été heurté par une grosse pierre que Todd Farmer et Anthony Raynor, deux individus du coin en quête de sensations fortes après avoir consommé de l'alcool et de la drogue, ont jetée du haut d'un pont d'étagement. L'intimé Michael Vytlingam a été très grièvement blessé à la suite de ce crime. Sa mère Chandra et sa sœur Suzana Vytlingam ont subi un grave préjudice psychologique. MM. Farmer et Raynor ont été poursuivis, déclarés coupables et condamnés à de lourdes peines d'emprisonnement.

The Vytlingams received “no-fault” benefits exceeding one million dollars from their Ontario insurer. The question now before the Court is whether in addition to no-fault statutory benefits, the involvement of the Farmer vehicle (transporting Farmer and Raynor and the boulders to the scene of the crime) is sufficient *also* to require the Ontario insurer to pay under the inadequately insured motorist coverage, i.e. to stand in the shoes of Farmer and pay the amount Farmer ought to pay by way of civil damages. The damages suffered by Michael Vytlingam alone were assessed at \$960,765.70 plus post-judgment interest from July 27, 2004. Farmer’s policy limit was US\$25,000.

There is no question that Farmer was inadequately insured. The question is whether the tort that caused the Vytlingams’ injuries was sufficiently connected to the use and operation of Farmer’s car for it to be concluded that the claim is based on a tort committed by a “motorist”. The courts in Ontario, citing *Amos v. Insurance Corp. of British Columbia*, [1995] 3 S.C.R. 405, found that the Vytlingams were entitled to the compensation claimed ((2004), 23 C.C.L.I. (4th) 267 (S.C.J.), aff’d (2005), 76 O.R. (3d) 1 (C.A.)), but I do not think the “inadequately insured motorist” coverage can be stretched so far, despite the undisputed and highly sympathetic facts. Insurance policies must be interpreted in a way that gives effect to the reasonable expectations of both insured *and* insurer: *Reid Crowther & Partners Ltd. v. Simcoe & Erie General Insurance Co.*, [1993] 1 S.C.R. 252, at p. 269. I would allow the appeal.

Analysis

The relevant endorsement on the Vytlingams’ policy (s. 3 of the Ontario Policy Change Form 44R — Family Protection Coverage (“OPCF 44R”)) provides:

Les Vytlingam ont reçu de leur assureur ontarien des indemnités « sans égard à la faute » de plus d’un million de dollars. La question maintenant soumise à la Cour est de savoir si l’implication du véhicule de M. Farmer (qui a servi à transporter M. Farmer, M. Raynor et les pierres sur le lieu du crime) est suffisante pour que l’assureur ontarien soit tenu, en plus de leur verser les indemnités légales sans égard à la faute, de les indemniser *aussi* en vertu de la protection contre les automobilistes insuffisamment assurés, c.-à-d. de se substituer à M. Farmer et de leur verser les dommages-intérêts que celui-ci devrait leur payer. À lui seul, Michael Vytlingam a subi des dommages qui ont été évalués à 960 765,70 \$, plus les intérêts après jugement à compter du 27 juillet 2004. La limite de la police de M. Farmer était de 25 000 \$US.

Il est clair que M. Farmer était insuffisamment assuré. Il faut maintenant déterminer si le délit qui a causé les préjudices aux Vytlingam était suffisamment lié à l’utilisation et à la conduite de l’automobile de M. Farmer pour que l’on puisse conclure que la réclamation découle d’un délit commis par un « automobiliste ». Les tribunaux ontariens ont conclu que les Vytlingam avaient droit à l’indemnisation demandée ((2004), 23 C.C.L.I. (4th) 267 (C.S.J.), conf. par (2005), 76 O.R. (3d) 1 (C.A.)), en citant l’arrêt *Amos c. Insurance Corp. of British Columbia*, [1995] 3 R.C.S. 405. Je ne crois toutefois pas que la portée de la protection contre les « automobilistes insuffisamment assurés » puisse être étendue à ce point, malgré les faits non contestés qui inspirent une grande compassion. Les polices d’assurance doivent être interprétées de manière à donner effet aux attentes raisonnables de l’assuré *et* de l’assureur : *Reid Crowther & Partners Ltd. c. Simcoe & Erie General Insurance Co.*, [1993] 1 R.C.S. 252, p. 269. Je suis d’avis d’accueillir le pourvoi.

Analyse

L’avenant pertinent de la police des Vytlingam (art. 3 du Formulaire de modification de police de l’Ontario 44R — Protection de la famille (« FMPO 44R »)) prévoit :

3

4

5

Insuring Agreement

... the insurer shall indemnify an eligible claimant for the amount that he or she is legally entitled to recover from an inadequately insured motorist as compensatory damages in respect of bodily injury to or death of an insured person arising directly or indirectly from the use or operation of an automobile. [Emphasis added.]

Coverage under OPCF 44R requires there to be liability on the part of a tortfeasor *as a “motorist”* who is inadequately insured. The term “inadequately insured motorist” is defined in the policy, in part, as

the identified owner or identified driver of an automobile for which the total motor vehicle liability insurance or bonds, cash deposits or other financial guarantees as required by law in lieu of insurance, obtained by the owner or driver is less than the limit of [the claimant’s] family protection coverage [Emphasis added.]

As will be seen, the Court of Appeal paid close attention to the “inadequately insured” aspect but not enough, in my opinion, to whether or not Farmer’s tort was committed as a “motorist”, i.e. whether the claim arose through an unbroken chain of causation from the ownership or directly or indirectly from the use or operation of a motor vehicle.

6

Counsel for the appellant contends, with some justice, that “it makes no sense to have an insurance endorsement pursuant to which recovery depends on someone else’s limits . . . [u]nless that insurance is designed to address occurrences that would trigger the liability insurance of the wrongdoer” (transcript, at p. 3). In Ontario the liability of the tortfeasor would be triggered where the occurrence falls within s. 239 of the *Insurance Act*, R.S.O. 1990, c. I.8, which provides as follows:

239.—(1) Subject to section 240, every contract evidenced by an owner’s policy insures the person named therein, and every other person who with the named person’s consent drives, or is an occupant of, an automobile owned by the insured named in the contract and

Convention d’assurance

... l’assureur s’engage à indemniser tout demandeur admissible à l’égard du montant qu’il est légalement en droit de recouvrer d’un automobiliste insuffisamment assuré, à titre de dommages-intérêts, du fait de lésions corporelles occasionnées à une personne assurée ou de son décès et qui sont attribuables, directement ou indirectement, à l’utilisation ou à la conduite d’une automobile. [Je souligne.]

La protection offerte par le FMPO 44R exige que soit établie la responsabilité de l’auteur d’un délit *en tant qu’« automobiliste »* insuffisamment assuré. Dans la police, la définition d’un « automobiliste insuffisamment assuré » inclut

le propriétaire ou le conducteur identifiés d’une automobile à l’égard de laquelle l’assurance de responsabilité automobile totale ou la somme des cautions, dépôts en espèces ou autres garanties financières qu’exige la loi au lieu de l’assurance, obtenus par le propriétaire ou le conducteur, sont inférieures à la limite de la garantie de protection de la famille [du demandeur] . . . [Je souligne.]

Comme nous le verrons, la Cour d’appel s’est beaucoup attardée aux termes « insuffisamment assuré », mais n’a pas accordé assez d’attention selon moi à la question de savoir si M. Farmer a commis son délit en tant qu’ « automobiliste », c.-à-d. si la réclamation découle, par un lien de causalité ininterrompu, de la propriété ou, directement ou indirectement, de l’utilisation ou de la conduite d’un véhicule à moteur.

L’avocat de l’appelante prétend, non sans raison, qu’il [TRADUCTION] « n’est pas logique qu’un avenant d’assurance rende l’indemnisation tributaire des limites de quelqu’un d’autre, . . . [à] moins que cette assurance vise des événements qui feraient entrer en jeu l’assurance responsabilité de l’auteur de la faute » (transcription, p. 3). En Ontario, la responsabilité de l’auteur d’un délit serait engagée dans les cas prévus à l’art. 239 de la *Loi sur les assurances*, L.R.O. 1990, ch. I.8, que voici :

239 (1) Sous réserve de l’article 240, le contrat constaté par une police de propriétaire assure la personne qui y est nommée, ainsi que toute autre personne qui, avec son consentement, conduit une automobile appartenant à l’assuré nommément désigné dans le contrat, ou qui est

within the description or definition thereof in the contract, against liability imposed by law upon the insured named in the contract or that other person for loss or damage,

- (a) arising from the ownership or directly or indirectly from the use or operation of any such automobile; and
- (b) resulting from bodily injury to or the death of any person and damage to property.

The OPCF 44R, on this view, backstops s. 239(1)(a) in cases where the contribution of the tortfeasor's own insurer (if any) is inadequate. I think this view is correct. The OPCF 44R tracks the language found in s. 239(1)(a). Thus, Farmer may be a motorist (i.e. the owner or driver of the car) and he may be "at fault" for the respondents' injuries — but the question arises as to whether the claim can be said to arise "from the ownership or directly or indirectly from the use or operation of [an] automobile". In short, was Farmer *at fault as a motorist*? For the reasons that follow, I do not think that he was.

The Ontario Court of Appeal, Juriansz J.A. dissenting, held the appellant insurer liable based on its interpretation of *Amos*. But it was not a condition of the no-fault coverage in *Amos* that the claimant be "legally entitled to recover compensatory damages from an inadequately insured motorist" or anyone else. The "motorist" issue has its own line of jurisprudence in various contexts including *Paulus v. Robinson* (1991), 60 B.C.L.R. (2d) 116 (C.A.), leave to appeal refused, [1992] 3 S.C.R. vii; *Thacker v. Lavell* (1992), 40 M.V.R. (2d) 306 (Alta. C.A.); *Jove v. Paialunga Estate* (1997), 42 B.C.L.R. (3d) 309 (C.A.); *Continental Stress Relieving Services Ltd. v. Canada West Insurance Co. of Canada* (1998), 221 A.R. 160, 1998 ABQB 387; *Holdbrook v. Emeneau* (2000), 204 N.S.R. (2d) 96, 2000 NSCA 48; *Tench v. Erskine* (2006), 244 N.S.R. (2d) 55, 2006 NSSC 115.

une personne transportée, dans les limites qu'en donne la description ou la définition figurant au contrat, contre la responsabilité que la loi impose à l'assuré nommément désigné dans le contrat ou à cette autre personne pour les pertes ou les dommages :

- a) découlant de la propriété ou, directement ou indirectement, de l'usage ou de la conduite de l'automobile;
- b) résultant de lésions corporelles ou du décès d'une personne ou de dommages matériels.

Sous cet angle, le FMPO 44R vient renforcer l'al. 239(1)a lorsque la contribution de l'assureur de l'auteur du délit (le cas échéant) ne suffit pas. Ce point de vue me semble exact. La formulation du FMPO 44R suit celle de l'al. 239(1)a. Par conséquent, M. Farmer peut bien être un « automobiliste » (c.-à-d. le propriétaire ou le conducteur de l'automobile), et il peut bien être « responsable » des préjudices causés aux intimés — mais il faut se demander s'il est possible d'affirmer que la réclamation découle « de la propriété ou, directement ou indirectement, de l'usage ou de la conduite [d'une] automobile ». En résumé, M. Farmer était-il *responsable en tant qu'automobiliste*? Pour les motifs qui suivent, je ne pense pas qu'il l'était.

S'appuyant sur son interprétation de l'arrêt *Amos*, la Cour d'appel de l'Ontario a conclu à la responsabilité de l'assureur appelant — le juge Juriansz étant dissident. Dans l'affaire *Amos*, toutefois, la protection sans égard à la faute n'était pas assujettie à la condition que le demandeur soit « légalement en droit de recouvrer » des dommages-intérêts « d'un automobiliste insuffisamment assuré », ou de qui que ce soit d'autre. La qualité d'« automobiliste » a donné lieu, dans divers contextes, à des décisions qui lui sont propres, dont les suivantes : *Paulus c. Robinson* (1991), 60 B.C.L.R. (2d) 116 (C.A.), autorisation d'appel refusée, [1992] 3 R.C.S. vii; *Thacker c. Lavell* (1992), 40 M.V.R. (2d) 306 (C.A. Alb.); *Jove c. Paialunga* (1997), 42 B.C.L.R. (3d) 309 (C.A.); *Continental Stress Relieving Services Ltd. c. Canada West Insurance Co. of Canada* (1998), 221 A.R. 160, 1998 ABQB 387; *Holdbrook c. Emeneau* (2000), 204 N.S.R. (2d) 96, 2000 NSCA 48; *Tench c. Erskine* (2006), 244 N.S.R. (2d) 55, 2006 NSSC 115.

9 Some of what is said in *Amos* is helpful to relate the claimants' *injuries* to the "use or operation of a motor vehicle", but *Amos* is not a template to resolve indemnity coverage, i.e., the "motorist" issue, because the type of insurance and the coverage requirements in *Amos* did not require the presence of an at-fault motorist.

A. *The Decision in Amos*

10 In *Amos*, the insurer contested no-fault liability to its own insured for statutory benefits payable "in respect of death or injury caused by an accident that arises out of the ownership, use or operation of a vehicle".

11 The insured had been attacked by a gang of strangers while he was motoring along an urban street in California. He was shot and seriously injured as he fled in his van away from the assailants, who were on foot. Major J. said, "[i]t is important that the shooting was not random but a shooting that arose out of the [claimant's] ownership, use and operation of his vehicle" (para. 25). The claim was denied by the insurer but was allowed in this Court. Major J., for a unanimous bench, observed that while the statutory language "must not be stretched beyond its plain and ordinary meaning", nevertheless "it ought not to be given a technical construction that defeats the object and insuring intent of the legislation providing coverage". At para. 17, he formulated a two-part "relaxed causation" test to be applied to the British Columbia regulation setting out the insurer's statutory obligation to provide no-fault benefits to its own insured, as follows:

1. Did the accident result from the ordinary and well-known activities to which automobiles are put? [The "purpose" test.]
2. Is there some nexus or causal relationship (not necessarily a direct or proximate causal relationship) between the appellant's injuries and the ownership, use or operation of his vehicle, or is the connection between the injuries and the ownership, use or

Une partie de ce qui a été dit dans *Amos* est utile pour établir un lien entre les *préjudices* des demandeurs et « l'utilisation ou la conduite d'un véhicule à moteur », mais l'arrêt *Amos* ne peut servir de modèle pour résoudre la question de la protection d'assurance-indemnisation, c.-à-d. la question de l'« automobiliste », parce que le type d'assurance et les conditions de la protection en cause dans *Amos* n'exigeaient pas qu'un automobiliste soit fautif.

A. *L'arrêt Amos*

Dans *Amos*, l'assureur contestait son obligation sans égard à la faute de verser des indemnités légales à son propre assuré [TRADUCTION] « relativement au décès ou aux blessures résultant d'un accident qui découle de la propriété, de l'utilisation ou de la conduite d'un véhicule ».

L'assuré avait été attaqué par une bande d'inconnus alors qu'il roulait dans une rue d'une ville californienne. Il a été atteint par des coups de feu dans sa fourgonnette et a subi de graves blessures en fuyant ses agresseurs, qui étaient à pied. Le juge Major a déclaré : « Ce qui importe, c'est que la fusillade n'était pas le fruit du hasard et découlait de la propriété, de l'utilisation et de la conduite du véhicule de l'appelant » (par. 25). L'assureur a rejeté la réclamation, mais notre Cour l'a accueillie. S'exprimant au nom de la Cour à l'unanimité, le juge Major a fait observer que, si on ne peut étendre la portée d'un texte législatif « au-delà de son sens clair et ordinaire », on ne peut non plus lui donner « une interprétation formaliste qui contrecarre l'objet et l'intention de la loi qui prévoit la protection ». Il a énoncé, au par. 17, un critère de causalité « plus souple », à deux volets, applicable au règlement de la Colombie-Britannique qui imposait à l'assureur l'obligation légale de verser des indemnités sans égard à la faute à son propre assuré :

1. L'accident résulte-t-il d'activités ordinaires et bien connues auxquelles les automobiles servent? [Le critère de l'« objet ».]
2. Existe-t-il un lien de causalité (pas nécessairement direct ou immédiat) entre les blessures de l'appelant et la propriété, l'utilisation ou la conduite de son véhicule, ou le lien entre les blessures et la propriété, l'utilisation ou la conduite du véhicule est-il

operation of the vehicle merely incidental or fortuitous? [The “causation” test.] [Emphasis added; emphasis in original deleted.]

(There was some argument on this appeal that the *Amos* purpose test imports a causation element (“results from”) which is duplicative of the *Amos* causation test. However, the supposed difficulty is avoided by substituting in the *Amos* purpose test the phrase “Did the accident occur *in the course of* the ordinary and well-known, etc.?”)

In this appeal, of course, we are not concerned with no-fault statutory accident benefits payable to an insured. In *Amos*, the focus was necessarily on the use of the claimant’s car; the focus here is on the use of the tortfeasor’s vehicle. The questions are, firstly, whether the Vytlingams’ claim is in respect of an inadequately insured tortfeasor whose fault occurred in the course of using a motor vehicle as a motor vehicle and not for some other purpose (as a diving platform, for example, as hereafter discussed), and secondly, whether the chain of causation linking the claimed loss or injuries to the use and operation of the motor vehicle, which is shown to be more than simply fortuitous or “but for”, is unbroken.

The insurer was liable in *Amos* because entry into the insured vehicle was the objective of the attackers and the claimant driving in his van was engaged in “ordinary and well-known” activity to which his insured vehicle could be put. Motorists generally believe that, when an accident occurs while they are making “ordinary and well-known” use of their vehicles, no-fault benefits will be available. This is the mutual expectation of both the insured and the insurer.

In *Amos*, as stated, it was the “use or operation” of *his own vehicle* that put the claimant in harm’s way. As Major J. explained:

simplement accidentel ou fortuit? [Le critère de la « causalité ».] [Je souligne; soulignement dans l’original omis.]

(On a plaidé dans le pourvoi que le critère de l’objet énoncé dans *Amos* importe un élément de causalité (« résulte-t-il ») qui fait double emploi avec le critère de la causalité énoncé lui aussi dans *Amos*. Il est toutefois possible d’écarter cette prétendue difficulté en reformulant ainsi le critère de l’objet énoncé dans *Amos* : L’accident est-il survenu *au cours* d’activités ordinaires et bien connues, etc.?)

En l’espèce, nous ne sommes évidemment pas appelés à nous prononcer sur les indemnités légales sans égard à la faute payables à l’assuré victime d’un accident. Dans *Amos*, l’analyse était nécessairement centrée sur l’usage de l’automobile du demandeur, alors qu’en l’espèce, elle est centrée sur l’usage du véhicule de l’auteur du délit. Il faut répondre à deux questions. Premièrement, la réclamation des Vytlingam vise-t-elle un automobiliste insuffisamment assuré qui a commis une faute au cours de l’utilisation d’un véhicule à moteur en tant que véhicule à moteur — et non d’une autre utilisation (en s’en servant comme tremplin, par exemple, comme nous le verrons)? Deuxièmement, le lien de causalité entre la perte ou le préjudice visés par la réclamation et la conduite du véhicule à moteur, qui doit être plus que fortuit ou ne pas répondre simplement au critère du facteur déterminant (ou « n’eût été »), est-il demeuré ininterrompu?

La responsabilité de l’assureur, dans *Amos*, tenait au fait que l’objectif des agresseurs était de pénétrer dans le véhicule assuré et que le demandeur, en conduisant sa fourgonnette, se livrait à une activité « ordinaire et bien connue » à laquelle son véhicule assuré pouvait servir. Les automobilistes croient généralement que, s’ils sont victimes d’un accident pendant qu’ils font une utilisation « ordinaire et bien connue » de leur véhicule, ils auront droit aux indemnités sans égard à la faute. C’est ce à quoi s’attendent mutuellement l’assureur et l’assuré.

Dans *Amos*, comme on l’a précisé, c’était « l’utilisation ou la conduite » *de son propre véhicule* qui avait mis le demandeur en danger. Comme l’a expliqué le juge Major :

12

13

14

Was the attack in this case merely a random shooting, or did it arise out of the ownership, use or operation of the appellant's vehicle? While the appellant's van may have been singled out by his assailants on a random basis, the shooting which caused the appellant's injuries was not random. The appellant's vehicle was not merely the *situs* of the shooting. The shooting appears to have been the direct result of the assailants' failed attempt to gain entry to the appellant's van. It is not important whether the shooting was accidental or deliberate while entry to the vehicle was being attempted. [para. 25]

In the present case, there is no doubt that the Vytlingams were entitled to no-fault benefits since they were using their car for an "ordinary and well-known" motoring activity in driving north on Interstate 95, and that the injuries they suffered were related to such "use and operation". Accordingly, their insurers have paid no-fault statutory benefits to Michael Vytlingam, and his mother and sister, in the total amount of \$1,408,358.22 (appellant's factum, at para. 16). Although the Ontario statute is not worded precisely the same as the British Columbia statute, *Amos* clearly established the Vytlingams' entitlement to statutory benefits.

15 The *Amos* language has been broadly construed in relation to injuries suffered by an insured, see, e.g., *Vijeyekumar v. State Farm Mutual Automobile Insurance Co.* (1999), 44 O.R. (3d) 545 (C.A.), and *Saharkhiz v. Underwriters, Members of Lloyd's, London, England* (1999), 46 O.R. (3d) 154 (S.C.J.), and nothing said here should be construed to limit its application in a case of no-fault benefits or in similar contexts where similar language is in issue.

B. *The Use of the Motor Vehicle*

16 While no-fault insurance and indemnity insurance rest on different statutory provisions, both fall to be interpreted in the context of a motor vehicle policy. When Major J. said in *Amos* that it was a condition of no-fault coverage that the claim relate to "the ordinary and well-known activities to which

L'agression en l'espèce était-elle simplement une fusillade au hasard ou a-t-elle découlé de la propriété, de l'utilisation ou de la conduite du véhicule de l'appelant? Si la fourgonnette de l'appelant a pu être choisie au hasard par ses agresseurs, les coups de feu qui ont causé les blessures de l'appelant n'étaient toutefois pas le fruit du hasard. Le véhicule de l'appelant n'était pas simplement le lieu où les coups de feu ont été tirés. Cette fusillade semble avoir été le résultat direct de la tentative ratée des agresseurs de pénétrer dans la fourgonnette de l'appelant. Peu importe de savoir si les coups de feu étaient accidentels ou délibérés au moment où les agresseurs ont tenté de pénétrer dans le véhicule. [par. 25]

En l'espèce, il est indubitable que les Vytlingam avaient droit aux indemnités sans égard à la faute, puisqu'ils s'adonnaient à une activité automobile « ordinaire et bien connue » en roulant vers le nord sur l'autoroute 95, et que les blessures qu'ils ont subies étaient liées à ces « utilisation et conduite ». C'est pourquoi leurs assureurs ont versé à Michael Vytlingam, et à sa mère et sa sœur, des indemnités légales sans égard à la faute totalisant 1 408 358,22 \$ (mémoire de l'appelante, par. 16). Même si le libellé de la loi ontarienne n'est pas exactement le même que celui de la loi de la Colombie-Britannique, l'arrêt *Amos* établissait clairement le droit des Vytlingam aux indemnités légales.

Le texte de l'arrêt *Amos* a reçu une interprétation large en ce qui concerne les préjudices subis par un assuré (voir, p. ex., *Vijeyekumar c. State Farm Mutual Automobile Insurance Co.* (1999), 44 O.R. (3d) 545 (C.A.), et *Saharkhiz c. Underwriters, Members of Lloyd's, London, England* (1999), 46 O.R. (3d) 154 (C.S.J.)), et les présents motifs ne doivent pas être interprétés de manière à en limiter l'application dans le cas des indemnités sans égard à la faute ou dans des contextes semblables mettant en cause un libellé similaire.

B. *L'utilisation du véhicule à moteur*

Bien qu'elles soient régies par des dispositions législatives différentes, l'assurance sans égard à la faute et l'assurance-indemnisation doivent être toutes les deux interprétées dans le contexte d'une police d'assurance automobile. Lorsque le juge Major a déclaré, dans *Amos*, que les indemnités

automobiles are put” (para. 17), he was simply signalling that someone who uses a vehicle for a non-motoring purpose cannot expect to collect motor vehicle insurance. If, for example, a claimant got drunk and used her car as a diving platform from which to spring head first into shallow water, and broke her neck, she could not reasonably expect coverage from her motor vehicle insurer, even though, in a sense, she “used” her motor vehicle. The same conclusion is compelled under s. 239(1)(a) because an injury resulting from such an off-beat use could not sensibly be said to arise “directly or indirectly from the use or operation” of the motor vehicle *as a motor vehicle*.

The appellant insurer seeks to restrict coverage in arguing, for example, that in this case, indemnification should be denied because Farmer used “the vehicle for the purpose of getting weapons to the scene of a crime”, and “it is that kind of situation that should not fall . . . within the meaning of ordinary and well known activities” (transcript, at p. 18).

I am unable to agree. Firstly, even if transporting rocks across the countryside had been the effective cause of the Vytlingams’ injuries, which it wasn’t, transportation is what motor vehicles are for. The fact that transportation in this case was for a criminal purpose no more excludes coverage than the fact that Farmer may have been driving his vehicle on the night in question while impaired. Innocent drivers (or pedestrians) should not be denied indemnity if struck by (to give a further example) a getaway car “transporting” bank robbers from the crime scene. In all these cases, the tortfeasor, regardless of his or her subjective reasons for climbing into the car, is at fault as a motorist.

sans égard à la faute étaient assujetties à la condition que la réclamation résulte « d’activités ordinaires et bien connues auxquelles les automobiles servent » (par. 17), il indiquait tout simplement que nul ne peut s’attendre à recevoir des indemnités d’une assurance automobile s’il a utilisé son véhicule à moteur à une fin qui n’est pas reliée à la conduite d’une automobile. Prenons l’exemple d’une demanderesse ivre qui utiliserait son automobile comme tremplin pour plonger tête première en eau peu profonde et se casserait le cou; elle ne pourrait raisonnablement s’attendre à être indemnisée par son assureur automobile, même si elle a, dans un sens, « utilisé » son véhicule à moteur. L’alinéa 239(1)a commande la même conclusion, parce qu’on ne peut de façon sensée affirmer qu’une blessure résultant d’une utilisation aussi insolite découle « directement ou indirectement, de l’usage ou de la conduite » d’un véhicule à moteur *en tant que véhicule à moteur*.

L’assureur appelant cherche à restreindre la portée de la protection en soutenant, par exemple, qu’en l’espèce, il faut refuser l’indemnisation parce que M. Farmer a utilisé [TRADUCTION] « le véhicule pour transporter des armes sur le lieu d’un crime » et qu’il s’agissait là du « genre de situation qui ne devrait pas entrer [. . .] dans la définition des activités ordinaires et bien connues » (transcription, p. 18).

Je ne saurais être d’accord. D’abord, même si le transport de pierres à travers la campagne avait été la cause effective des préjudices subis par les Vytlingam, ce qui n’est pas le cas, les véhicules à moteur sont précisément destinés au transport. En l’espèce, le fait que le transport a été effectué dans un but criminel ne constitue pas davantage un motif d’exclusion que la possibilité que la capacité de conduire de M. Farmer ait été affaiblie lorsqu’il a pris le volant ce soir-là. Prenons un autre exemple : Les conducteurs (ou les piétons) innocents qui se font heurter par une voiture « transportant » des voleurs de banque qui fuient le lieu du crime ne doivent pas être privés d’indemnités. Dans tous ces cas, l’auteur du délit est responsable en tant qu’automobiliste, peu importe les motifs subjectifs pour lesquels il est monté dans la voiture.

17

18

19 Secondly, and in any event, the appellant insurer's argument overstates the scope of the *Amos* purpose test. The "ordinary and well-known activities to which automobiles are put" limits coverage to motor vehicles being used as motor vehicles, and would exclude use of a car as a diving platform (as above) or retiring a disabled truck to a barn to store dynamite (which explodes), or negligently using the truck as a permanent prop to shore up a drive shed (which collapses, injuring someone). In none of these cases could it be said that the tortfeasor was at fault as a motorist. In none of these cases could it be said that the motor vehicle was being used as a motor vehicle. That is the sort of aberrant situation that the *Amos* purpose test excludes, and nothing more. Here, as in *Amos*, it is the causation test that did the work, not the purpose test.

20 In *Holdbrook*, an individual attempting to commit suicide in a truck parked in a warehouse caused an explosion. The fire insurer sought recovery from the truck auto insurer alleging that the damages occurred as a result of the ownership, use or operation of the truck. The claim was dismissed. Pugsley J.A., for the Court of Appeal, held, correctly, that the truck was not being operated or being used as a motor vehicle.

21 Similarly in *Continental Stress Relieving Services*, damage was caused by a vehicle repairman whose careless use of a cutting torch caused gasoline fumes to ignite damaging the building and disrupting the businesses carried on there. The insurers of the businesses sought to recover against the motor vehicle insurers but it was held that the careless repairman could not be considered to be an at-fault motorist.

22 However, to take another bizarre example for illustrative purposes. If instead of throwing rocks

Deuxièmement, et de toute façon, l'argument de l'assureur appelant exagère la portée du critère de l'« objet » énoncé dans *Amos*. En effet, le critère des « activités ordinaires et bien connues auxquelles les automobiles servent » limite l'étendue de la protection aux véhicules à moteur utilisés en tant que véhicules à moteur et exclurait les situations où on utiliserait une automobile comme tremplin (dans l'exemple ci-dessus), on remiserait un camion hors d'usage dans une grange pour y entreposer de la dynamite (qui exploserait) ou on s'en servirait négligemment comme pilier permanent pour soutenir un hangar à voitures (qui causerait des blessures en s'effondrant). On ne pourrait conclure, dans aucune de ces situations, que l'auteur du délit est responsable en tant qu'automobiliste. On ne saurait affirmer, dans aucune de ces situations, que le véhicule à moteur est utilisé en tant que véhicule à moteur. C'est ce type de situations inusitées que le critère de l'objet énoncé dans *Amos* exclut, sans plus. En l'espèce, comme dans *Amos*, la clef du litige résidait dans le critère de la causalité et non dans le critère de l'objet.

Dans *Holdbrook*, une tentative de suicide dans un camion garé dans un entrepôt a causé une explosion. La compagnie d'assurance-incendie a voulu se faire indemniser par l'assureur du camion, alléguant que les dommages découlaient de la propriété, de l'utilisation ou de la conduite du camion. La demande a été rejetée. Le juge Pugsley de la Cour d'appel a conclu, à bon droit, que le camion n'était ni conduit ni utilisé en tant que véhicule à moteur.

De même, dans l'affaire *Continental Stress Relieving Services*, un immeuble avait subi des dommages et les activités des entreprises qu'il abritait avaient été interrompues à la suite de l'utilisation imprudente d'un chalumeau à découper par un mécanicien qui avait embrasé des vapeurs d'essence. Les assureurs des entreprises ont tenté de se faire indemniser par les assureurs du véhicule à moteur, mais la cour a statué que le mécanicien imprudent ne pouvait être considéré comme un automobiliste fautif.

Prenons un autre exemple insolite, à titre d'illustration. Supposons que M. Farmer, au lieu de jeter

from the overpass Farmer had tried to jump his car at high speed over the interstate highway, Evel Knievel style, and crashed down on the Vytlingam vehicle, the insurer might want to argue that Farmer was not making an “ordinary and well-known” use of his vehicle. However, there is no doubt that Farmer would have been driving the vehicle and driving meets the *Amos* purpose test. Further, in the language of the OPCF 44R, the Vytlingam’s claim in such a case would have arisen “directly or indirectly from the use or operation” of the tortfeasor’s vehicle being used as a motor vehicle. The OPCF 44R is a big tent and not much will be excluded as aberrant to the use of a motor vehicle as a motor vehicle.

Thirdly, to be quite explicit, I would reject the position of the appellant and the intervener Insurance Bureau of Canada that the OPCF 44R coverage can be denied if the tortfeasor is engaging (as here) in criminal activity. This is not so. The insurer is selling peace of mind to its insured and the endorsement will frequently (and properly) be invoked despite criminality, as in the case of an insured injured by a drunk driver, for example.

C. *The Chain of Causation*

In my view, the court below erred in transferring without modification the discussion of causation in *Amos* into the different context of determining whether the liability established here on the part of Farmer and Raynor arose directly or indirectly out of the use of the Farmer vehicle. In *Amos*, for example, Major J. says in the context of no-fault benefits that

[n]egligence or fault in the use or operation of a motor vehicle does not need to be the cause of the injury. The liability for the injury may arise from a tortious act other than the negligent use of a motor vehicle. This is an important distinction.

des pierres du haut du pont d'étagement, ait conduit à très haute vitesse pour tenter d'effectuer un saut au-dessus de l'autoroute avec son automobile, à la manière d'Evel Knievel, et se soit écrasé sur le véhicule des Vytlingam. L'assureur pourrait être tenté de soutenir que M. Farmer ne faisait pas une utilisation « ordinaire et bien connue » de son véhicule. Pourtant, M. Farmer aurait assurément conduit son automobile et le fait de conduire satisfait au critère de l'objet énoncé dans *Amos*. En outre, selon le libellé du FMPO 44R, la réclamation des Vytlingam dans ce contexte aurait été attribuable « directement ou indirectement, à l'utilisation ou à la conduite » du véhicule de l'auteur du délit en tant que véhicule à moteur. Le FMPO 44R offre une vaste protection et très peu de situations en seront exclues parce qu'elles ne correspondent pas à l'utilisation d'un véhicule à moteur en tant que véhicule à moteur.

Troisièmement, je tiens à préciser que je rejette l'argument de l'appelante et du Bureau d'assurance du Canada, intervenant, selon lequel l'indemnisation prévue par le FMPO 44R peut être refusée si l'auteur du délit se livre (comme en l'espèce) à une activité criminelle. Il n'en est rien. L'assureur vend la tranquillité d'esprit à l'assuré, et l'avenant est souvent (et à juste titre) invoqué malgré la perpétration d'une infraction criminelle, par exemple, par un assuré victime d'un conducteur en état d'ébriété.

C. *Le lien de causalité*

À mon avis, la juridiction inférieure a eu tort de transposer, sans le modifier, l'examen de la question de la causalité effectué dans *Amos*, dans un contexte différent où il s'agit de déterminer si la responsabilité de MM. Farmer et Raynor, établie en l'espèce, découle directement ou indirectement de l'utilisation du véhicule de M. Farmer. Dans *Amos*, par exemple, le juge Major affirme ce qui suit dans le contexte des indemnités sans égard à la faute :

Il n'est pas nécessaire qu'une négligence ou une faute dans l'utilisation ou la conduite d'un véhicule à moteur soit la cause de la blessure. La responsabilité à l'égard de la blessure peut naître d'un acte délictueux autre que l'utilisation négligente d'un véhicule à moteur. C'est là une distinction importante.

23

24

Generally speaking, where the use or operation of a motor vehicle in some manner contributes to or adds to the injury, the plaintiff is entitled to coverage. [Emphasis added; paras. 23 and 26.]

25

As stated, the OPCF 44R requires the tortfeasor whose conduct is the subject matter of the indemnity claim be at fault as a *motorist*. The majority judgment in the Court of Appeal, with the greatest of respect, did not focus on this issue. The error appears as well in *Herbison v. Lumbermens Mutual Casualty Co.* (2005), 76 O.R. (3d) 81 (C.A.), a case argued before us at the same time as the present appeal and whose reasons are delivered concurrently. Juriansz J.A. observed in his dissent in the instant case:

We live in a car culture. People use cars to get to the places where they cause or suffer damage. “But for” the use of cars, they would not be at those places and would not cause or suffer the damage. [para. 73]

I agree. His colleagues on the Ontario Court of Appeal in effect applied a “but for” test on the coverage issue, but that is not the correct test. For coverage to exist, there must be an unbroken chain of causation linking the conduct of the motorist as a motorist to the injuries in respect of which the claim is made.

26

The Court of Appeal’s approach invites indemnification claims for everything from stag party assaults (*Collier v. Insurance Corp. of British Columbia* (1995), 100 B.C.L.R. (2d) 201 (C.A.)) to self-immolations (*Holdbrook*). In general, of course, the jurisprudence has drawn a reasonable line on the chain of causation issue. For example in *Greenhalgh v. ING Halifax Insurance Co.* (2004), 72 O.R. (3d) 338 (C.A.), a driver whose car was stranded in the country during winter left the vehicle and tried to walk back to the main road. She became lost, fell into a river and suffered exposure and extreme frostbite. The court held, rightly, that the chain of causation had been broken. In *Chisholm v. Liberty Mutual Group* (2002), 60 O.R. (3d) 776 (C.A.), an insured was injured when gunshots were

De façon générale, lorsque l’utilisation ou la conduite d’un véhicule à moteur contribue de quelque manière aux blessures ou les aggrave, le demandeur a droit à indemnisation. [Je souligne; par. 23 et 26.]

Comme je l’ai indiqué, selon le FMPO 44R, l’auteur du délit dont la conduite fonde la demande d’indemnisation doit être fautif en tant qu’*automobiliste*. En toute déférence, j’estime que la décision rendue à la majorité par la Cour d’appel n’a pas mis l’accent sur cette question. La même erreur a été commise dans l’affaire *Herbison c. Lumbermens Mutual Casualty Co.* (2005), 76 O.R. (3d) 81 (C.A.), qui a été plaidée devant nous en même temps que le présent pourvoi, et dont les motifs sont prononcés simultanément. Le juge Juriansz s’est exprimé ainsi dans ses motifs dissidents en l’espèce :

[TRADUCTION] Nous vivons dans la culture de l’automobile. Les gens utilisent des automobiles pour se rendre aux endroits où ils causent ou subissent des dommages. « N’eût été » l’utilisation des automobiles, ils ne se trouveraient pas à ces endroits et ils ne causeraient ni ne subiraient ces dommages. [par. 73]

Je partage son avis. Ses collègues de la Cour d’appel de l’Ontario ont en fait appliqué le critère du « facteur déterminant » à la question de l’indemnisation. Or, ce n’est pas ce critère qui s’applique. Pour qu’il y ait indemnisation, il doit exister un lien de causalité ininterrompu entre la conduite de l’automobiliste en tant qu’automobiliste et le préjudice visé par la réclamation.

L’approche de la Cour d’appel ouvre la porte à des demandes d’indemnisation fondées sur toutes sortes de situations, d’une agression commise lors d’un enterrement de vie de garçon (*Collier c. Insurance Corp. of British Columbia* (1995), 100 B.C.L.R. (2d) 201 (C.A.)), à l’auto-immolation (*Holdbrook*). En général, la jurisprudence a bien sûr fixé des limites raisonnables au lien de causalité. Par exemple, dans *Greenhalgh c. ING Halifax Insurance Co.* (2004), 72 O.R. (3d) 338 (C.A.), une automobiliste dont la voiture était tombée en panne en pleine campagne pendant l’hiver est sortie de son véhicule et a essayé de regagner la route principale à pied. Elle s’est égarée, est tombée dans une rivière et a subi des blessures causées par le froid et des engelures graves. La cour a conclu, à bon

fired into his car by an unknown assailant. Laskin J.A. held the shooting to be severable. There was no causal relationship between the claimant's injuries and the operation of his car.

In *Tench*, the injured party had been assaulted in a road-rage incident. The insured assailant got out of his father's vehicle in which he was a passenger, reached into the vehicle of the claimant and assaulted him. The assailant was at fault, but not as a motorist. An assault was also held severable from the use of a school bus in *Jenkins v. Zurich Insurance Canada* (1997), 193 N.B.R. (2d) 135 (C.A.).

On the other hand, in *Axa Insurance v. Dominion of Canada General Insurance Co.* (2004), 73 O.R. (3d) 391 (C.A.), the claimant was injured when struck in the eye by a bungee cord used to secure a friend's boat to a trailer. The motor vehicle insurer was required to indemnify "the friend" because the injury to the claimant "occurred, indirectly at least (*per s.* 239(1)(b) of the [Insurance] Act) from the ownership use and operation" of the motor vehicle and attached boat trailer (para. 18).

The claimant must implicate the vehicle in respect of which coverage is claimed in a manner that is more than merely incidental or fortuitous: *Law, Union & Rock Insurance Co. v. Moore's Taxi Ltd.*, [1960] S.C.R. 80. In that case, a taxi company had contracted to deliver developmentally impaired school children door to door. Its driver had negligently parked on the opposite side of the street, leaving a child to cross to its home unassisted, in the course of which the child was severely injured. The parents recovered against the taxi company and the taxi company sued its insurer for indemnification under a comprehensive policy that excluded coverage for loss arising out of the use of a motor vehicle. In these circumstances, Ritchie J. concluded that the driver's failure to escort the

droit, que le lien de causalité avait été rompu. Dans *Chisholm c. Liberty Mutual Group* (2002), 60 O.R. (3d) 776 (C.A.), l'assuré a été blessé lorsque des coups de feu ont été tirés dans sa voiture par un agresseur inconnu. Le juge Laskin de la Cour d'appel a statué que les coups de feu étaient un acte séparable. Il n'y avait pas de lien de causalité entre les blessures subies par le demandeur et la conduite de sa voiture.

Dans *Tench*, le demandeur avait été agressé lors d'un incident de rage au volant. L'agresseur, qui était assuré, est sorti du véhicule de son père dans lequel il était passager et a agressé le demandeur, qui était toujours dans son véhicule. L'agresseur était fautif mais pas en tant qu'automobiliste. Une agression a également été jugée dissociable de l'utilisation d'un autobus scolaire dans *Jenkins c. Zurich Insurance Canada* (1997), 193 R.N.-B. (2^e) 135 (C.A.).

En revanche, dans *Axa Insurance c. Dominion of Canada General Insurance Co.* (2004), 73 O.R. (3d) 391 (C.A.), le demandeur a été blessé à l'œil par un tendeur utilisé pour fixer le bateau d'un ami à une remorque. L'assureur automobile a été tenu d'indemniser « l'ami » parce que la blessure causée au demandeur [TRADUCTION] « découlait, indirectement du moins (suivant l'al. 239(1)b de la Loi [sur les assurances]) de la propriété, de l'usage et de la conduite » du véhicule à moteur et de la remorque à bateau qui y était reliée (par. 18).

Le demandeur doit établir que l'implication du véhicule visé par la demande d'indemnisation est plus qu'accidentelle ou fortuite : *Law, Union & Rock Insurance Co. c. Moore's Taxi Ltd.*, [1960] R.C.S. 80. Dans cette affaire, une entreprise de taxi s'était engagée par contrat à reconduire des enfants d'âge scolaire ayant un retard de développement jusqu'à leur porte. Un enfant avait été grièvement blessé parce qu'un chauffeur avait fait preuve de négligence en stationnant du côté opposé de la rue et en laissant l'enfant la traverser seul pour se rendre chez lui. Les parents ayant obtenu réparation auprès de l'entreprise de taxi, celle-ci a voulu se faire indemniser par son assureur aux termes d'une police multirisque qui ne s'appliquait pas en cas de pertes découlant de l'utilisation d'un véhicule à

27

28

29

child across the street was *severable* from the “use or operation” of the insured vehicle (thus requiring the defendant insurer to pay up) stating:

. . . the motor vehicle was stationary at the time of the accident and the chain of causation originating with its use was severed by the intervening negligence of the taxi driver whose failure to escort the boy across the street was the factor giving rise to the [insured]’s liability. [Emphasis added; p. 85.]

Interestingly, in subsequent cases under *motor vehicle* policies, the outcome has been different. In *Lefor (Litigation guardian of) v. McClure* (2000), 49 O.R. (3d) 557 (C.A.), an adult dropped off her children on the wrong side of the street, but it was held that the motorist chain of causation was not broken. A similar result was reached by the British Columbia Court of Appeal in *Wu v. Malamas* (1985), 67 B.C.L.R. 105, and the Quebec Court of Queen’s Bench in *Legault v. Compagnie d’assurance générale de commerce* (1967), 65 D.L.R. (2d) 230. These cases are very fact specific. However, if the vehicle’s involvement is held to be no more than incidental or fortuitous or “but for”, and is ruled severable from the real cause of the loss, then the necessary causal link is not established.

30

While the use of Farmer’s car “in some manner” contributed to Farmer’s ability to commit the tort that caused the Vytlingams’ injuries, such contribution does not mean the tort was committed in his capacity as an at-fault “motorist” within the meaning of the OPCF 44R endorsement. In the words of Rand J. in *Stevenson v. Reliance Petroleum Ltd.*, [1956] S.C.R. 936, “the question is whether we have . . . a severable activity” (p. 940). In the present case rock throwing was an activity entirely severable from the use or operation of the Farmer vehicle.

moteur. Dans ce contexte, le juge Ritchie a conclu que l’omission du chauffeur d’escorter l’enfant de l’autre côté de la rue était *séparable* de « l’utilisation ou la conduite » du véhicule assuré (obligeant ainsi l’assureur intimé à verser l’indemnité). Il a affirmé :

[TRADUCTION] [L]e véhicule à moteur était immobilisé au moment de l’accident et le lien de causalité qui a pris naissance avec son utilisation a été rompu par la négligence du conducteur de taxi dont l’omission d’escorter le garçon de l’autre côté de la rue est l’élément qui a engagé la responsabilité de l’[assurée]. [Je souligne; p. 85.]

Il est intéressant de noter que, dans des arrêts ultérieurs mettant en cause des polices d’assurance *automobile*, les tribunaux sont parvenus à des résultats différents. Dans *Lefor (Litigation guardian of) c. McClure* (2000), 49 O.R. (3d) 557 (C.A.), une adulte a déposé ses enfants du mauvais côté de la rue, mais la cour a conclu que le lien de causalité n’avait pas été rompu. La Cour d’appel de la Colombie-Britannique est arrivée à la même conclusion dans *Wu c. Malamas* (1985), 67 B.C.L.R. 105, tout comme la Cour du Banc de la Reine du Québec dans *Cie d’assurance générale de commerce c. Legault*, [1968] B.R. 505. Ces arrêts tiennent particulièrement aux faits qui leur sont propres. Toutefois, si l’implication du véhicule n’est rien de plus qu’accidentelle ou fortuite ou répond simplement au critère du facteur déterminant, et qu’elle est jugée séparable de la véritable cause de la perte, l’existence du lien de causalité nécessaire n’est pas établie.

S’il est vrai que l’utilisation de l’automobile de M. Farmer a contribué « de quelque manière » à la capacité de ce dernier de commettre le délit qui a causé les lésions aux Vytlingam, cela ne signifie pas qu’il a commis le délit en tant qu’« automobiliste » fautif au sens du FMPO 44R. Dans *Stevenson c. Reliance Petroleum Ltd.*, [1956] R.C.S. 936, le juge Rand s’est exprimé ainsi : [TRADUCTION] « il s’agit de savoir si nous sommes [. . .] en présence d’une activité qui peut être ainsi séparée » (p. 940). En l’espèce, jeter des pierres était une activité entièrement séparable de l’utilisation ou de la conduite du véhicule de M. Farmer.

A similar issue may arise in unidentified vehicle indemnification insurance. In *Chan v. Insurance Corp. of British Columbia*, [1996] 4 W.W.R. 734 (B.C.C.A.), the claimant was injured while riding as a passenger in her boyfriend's car when she was struck by a brick thrown from an oncoming vehicle that left the scene and was never identified. The B.C. court asked itself whether the brick throwing could be "isolated" from the act of driving the assailant's car along a highway and accepted the trial judge's view that it was not possible to do so (para. 30). I accept that in *Chan*, as here, there was an understandable desire to give the innocent victim access to a pool of insurance money. Nevertheless, if the analysis had focussed on the elements of the tort that gave rise to the tortfeasor's liability (as it should have), the fact the brick was thrown from a car rather than a horse does not qualify it as a motoring activity. The rock throwing was an intervening act. Neither in *Chan* nor in the present appeal was the tortfeasor at fault as a motorist.

D. *Application of the Test to the Facts of this Case*

The courts below properly identified the role of the Farmer vehicle as the focus of their enquiry. If the Vytlingams had been proceeding along the highway by foot and had been struck by an inadequately insured motorist they would equally have satisfied this branch of the OPCF 44R endorsement which, it will be recalled, refers to injuries arising out of the use or operation of *an* automobile. This is consistent with s. 1.6(a)(iii) of the endorsement which includes in its definition of insured persons someone who is "not an occupant of an automobile who is struck by an automobile".

As stated earlier, I do not accept the insurer's contention that the use of Farmer's vehicle for the purpose of transporting rocks to the scene of the

Une question semblable pourrait se poser dans le cas de demandes d'indemnisation visant des véhicules non identifiés. Dans l'affaire *Chan c. Insurance Corp. of British Columbia*, [1996] 4 W.W.R. 734 (C.A.C.-B.), la demanderesse, qui était passagère de l'auto de son petit ami, avait été blessée par une brique lancée d'un véhicule circulant en sens inverse qui avait fui les lieux et n'avait jamais été identifié. La cour de la Colombie-Britannique s'est demandé si l'acte de lancer la brique pouvait être « isolé » de l'acte de conduire le véhicule de l'agresseur sur l'autoroute et elle a retenu le point de vue du juge de première instance selon lequel cela n'était pas possible (par. 30). Je reconnais le désir très compréhensible, dans *Chan*, comme en l'espèce, de permettre à la victime innocente d'avoir accès aux coffres des assureurs. Néanmoins, il me semble qu'une analyse centrée (comme elle aurait dû l'être) sur les éléments du délit qui ont engagé la responsabilité de son auteur aurait révélé que le fait que la personne qui a lancé la brique circulait en automobile, et non à cheval, ne faisait pas de cet acte une activité automobile. Jeter des pierres était un acte intermédiaire. Ni dans *Chan* ni en l'espèce, l'auteur du délit n'était fautif en tant qu'automobiliste.

D. *Application du critère aux faits de l'espèce*

Les juridictions inférieures ont à juste titre considéré le rôle du véhicule de M. Farmer comme l'élément central de leur analyse. Si les Vytlingam avaient été frappés par un automobiliste insuffisamment assuré alors qu'ils étaient en train de marcher le long de l'autoroute, ils auraient également satisfait au volet de l'avenant FMPO 44R qui, rappelons-le, se rapporte à des lésions attribuables à l'utilisation ou à la conduite d'une automobile. Cette constatation est compatible avec le sous-al. 1.6a)(iii) de l'avenant, qui inclut dans la définition de « personne assurée », ceux qui sont « heurtés par une automobile alors qu'ils ne sont pas dans une automobile ».

Comme je l'ai déjà mentionné, je rejette l'argument de l'assureur selon lequel l'utilisation de l'automobile de M. Farmer pour transporter des

31

32

33

crime fell outside the scope of the ordinary and well-known activities to which automobiles are put. This case turns rather on the question of causation.

34 The Ontario Court of Appeal held that Farmer was an “inadequately insured motorist”. This is true in a general sense, but of what relevance was the use or operation of his car to the rock throwing that caused the injuries? Was Farmer’s tort committed as a motorist or as a rock thrower, and if the latter, was the rock-throwing so closely connected with the use of his car to qualify the tort as a “motorist” tort for the purposes of the OPCF 44R endorsement? I do not think so.

35 Although the Ontario Court of Appeal formulated the issues differently than above, the disagreement between the majority and dissent turned essentially on whether the use of Farmer’s car to transport the throwers and their rocks to the crime scene, and thereafter to escape, was severable from the act giving rise to the liability (rock throwing) and the injuries thereby inflicted. MacFarland J.A. for the majority concluded:

As long as there is sufficient connection between the use or operation of the underinsured vehicle and the throwing of the boulder, one may conclude that the use or operation of the vehicle contributed to Michael Vytlingam’s injuries. In my view, that necessary connection is present in this case. [Emphasis added; para. 40.]

As stated earlier, coverage under the OPCF 44R is dependent on the Vytlingams being able to demonstrate that their claim arose from the ownership of, or directly or indirectly from the use or operation of the Farmer vehicle. It is not enough to demonstrate that “but for” Farmer’s car the tort could not have been committed in the way that it was. To suggest that any time a car is used to transport people to the scene of a tort or a crime is sufficient to engage “inadequately insured motorist” coverage stretches the intended coverage until it snaps. The trial judge found that “but for” Farmer’s car the tortfeasors

pierres jusqu’au lieu du crime ne fait pas partie des activités ordinaires et bien connues auxquelles les automobiles servent. C’est plutôt la question de la causalité qui est déterminante en l’espèce.

La Cour d’appel de l’Ontario a conclu que M. Farmer était un « automobiliste insuffisamment assuré ». Cela est vrai, dans un sens général, mais quelle pertinence l’utilisation ou la conduite de son automobile avait-elle quant à l’acte qui a causé les lésions, soit celui de jeter les pierres? M. Farmer a-t-il commis son délit en qualité d’automobiliste ou de jeteur de pierres? Dans ce dernier cas, l’acte de jeter les pierres était-il lié assez étroitement à l’utilisation de son automobile pour que son délit soit considéré comme le délit d’un « automobiliste » au sens du FMPO 44R? Je ne le crois pas.

La formulation des questions en litige par la Cour d’appel de l’Ontario diffère de celle qui précède, mais le désaccord entre la majorité et le juge dissident a porté essentiellement sur la question de savoir si l’utilisation de l’automobile de M. Farmer, par ceux qui ont jeté les pierres, pour se rendre sur le lieu du crime et y transporter les pierres, puis pour s’enfuir, était séparable de l’acte qui a engagé la responsabilité (soit le fait de jeter les pierres) et des blessures ainsi infligées. S’exprimant au nom de la majorité, le juge MacFarland a conclu :

[TRADUCTION] Dans la mesure où il existe un lien suffisant entre l’utilisation ou la conduite du véhicule sous-assuré et le fait de jeter la pierre, on peut conclure que l’utilisation ou la conduite du véhicule a contribué aux blessures de Michael Vytlingam. À mon avis, ce lien nécessaire existe en l’espèce. [Je souligne; par. 40.]

Comme je l’ai déjà dit, pour bénéficier de la protection prévue par le FMPO 44R, les Vytlingam doivent pouvoir démontrer que leur réclamation découle de la propriété ou, directement ou indirectement, de l’utilisation ou de la conduite de l’automobile de M. Farmer. Il ne suffit pas de démontrer que, « n’eût été » l’automobile de M. Farmer, le délit n’aurait pas pu être commis comme il l’a été. Prétendre qu’il suffit qu’une automobile soit utilisée pour transporter des gens sur le lieu d’un délit ou d’un crime pour que la protection contre les « automobilistes insuffisamment assurés » entre en

could not have transported the rocks weighing 27 and 30 pounds to the scene of the crime, but the insurer's liability turned on the nature of the tort not on the size of the rocks.

The claimant argues that the car was “integral” to this whole operation which was planned to include its use, but the test is concerned with the elements of the tort itself, which here consisted of dropping the rocks from a highway overpass, not transporting rocks across the countryside. As it was put by appellant's counsel, “[n]o amount of carrying rocks all over the country for whatever purpose gives rise to one iota of civil liability. Liability comes from dropping those rocks” (transcript, at p. 9).

The claimant also puts reliance on the use of the car to escape the crime scene, but by that time the tort giving rise to the liability was complete. The car-related activities are *severable* from the tort. The fact that the word “indirectly” appears in the OPCF 44R is not sufficient to overcome the fact that the tort was an intervening event wholly “severable” from the use and operation of the Farmer vehicle.

Juriansz J.A., dissenting, concluded that the rock throwing was an independent act which broke the chain of causation (para. 80). I agree.

Disposition

The Vytlingams failed to establish that Farmer's liability arose directly or indirectly out of the use or operation of Farmer's vehicle within the meaning of the OPCF 44R. The appeal must therefore be allowed.

In the circumstances, all parties will bear their own costs in all courts.

jeu revient à étirer la protection censément accordée jusqu'à ce qu'elle cède. La juge de première instance a conclu que, « n'eût été » l'automobile de M. Farmer, les auteurs du délit n'auraient pas pu transporter les pierres pesant 27 et 30 livres sur le lieu du crime, mais l'obligation de l'assureur tient à la nature du délit, et non à la grosseur des pierres.

Le demandeur fait valoir que l'automobile faisait « partie intégrante » de l'ensemble de l'opération, qui avait été planifiée de manière à en inclure l'utilisation, mais le test à appliquer concerne les éléments du délit proprement dit, qui consistait en l'occurrence à jeter des pierres du haut d'un pont d'étagement et non à transporter des pierres à travers la campagne. Comme l'a dit l'avocat de l'appellante, [TRADUCTION] « [I]e fait de transporter une quantité quelconque de pierres, dans tout le pays, pour quelque raison que ce soit, n'entraînera jamais la moindre responsabilité civile. La responsabilité découle du fait de jeter ces pierres » (transcription, p. 9).

Le demandeur se fonde également sur l'utilisation de l'automobile pour fuir le lieu du crime mais, au moment de cette fuite, le délit à l'origine de la responsabilité avait déjà été commis. Les activités liées à l'automobile sont *séparables* du délit. Le fait que le mot « indirectement » figure dans le FMPO 44R ne suffit pas pour remédier au fait que le délit constitue un événement intermédiaire entièrement « séparable » de l'utilisation et de la conduite du véhicule de M. Farmer.

Le juge Juriansz, qui était dissident, a conclu que le fait de jeter les pierres constituait un acte indépendant qui a rompu le lien de causalité (par. 80). Je suis d'accord avec lui.

Dispositif

Les Vytlingam n'ont pas réussi à établir que la responsabilité de M. Farmer découlait, directement ou indirectement, de l'utilisation ou de la conduite de son véhicule au sens du FMPO 44R. Le pourvoi doit donc être accueilli.

Dans les circonstances, chaque partie assumera ses propres dépens devant toutes les cours.

36

37

38

39

40

Appeal allowed.

*Solicitors for the appellant: Adair Morse,
Toronto.*

*Solicitors for the respondents: Laxton Glass,
Toronto.*

*Solicitors for the intervener: Stikeman Elliott,
Toronto.*

Pourvoi accueilli.

*Procureurs de l'appelante : Adair Morse,
Toronto.*

*Procureurs des intimés : Laxton Glass,
Toronto.*

*Procureurs de l'intervenant : Stikeman Elliott,
Toronto.*