

Pickford Black Limited (*Plaintiff*)
Appellant;

and

Canadian General Insurance Company
(*Defendant*) *Respondent.*

1975: November 25, 26; 1976: January 30.

Present: Laskin C.J. and Martland, Judson, Ritchie, Spence, Pigeon, Dickson, Beetz and de Grandpré JJ.

ON APPEAL FROM THE SUPREME COURT OF NOVA SCOTIA, APPEAL DIVISION

Insurance — Liability insurance — Exclusionary clauses — "Accident occurring outside Canada" — "Risk at sea" — Negligent storage of cargo — Nature of "accident" — Occurrence of "accident" as opposed to "origination" of accident.

Employees of the appellant, engaged in stevedoring in the Port of Halifax, were responsible for loading a ship with cargo which included heavy electrical equipment. After two days at sea in rough, but not unseasonable weather, the cargo shifted damaging the electrical equipment. The appellant was found liable for the damage done and thereafter claimed against its insurer, the respondent, the amount which it had been obligated to pay together with interest, costs and legal expenses. The respondent insurer denied liability from the outset. The policy provided that the respondent would indemnify, within the stipulated limits, the appellant for damage caused by an accident while at or about the work of "general stevedoring" in Nova Scotia but was subject to exclusions *viz.* of claims arising from accident occurring outside Canada and the U.S.A. and of risk at sea. The trial judge interpreted 'risk at sea' as used in the exclusion as meaning 'perils of the sea' and held that as the accident did not arise from such perils the exclusion did not apply. The Appeal Division however viewed 'risk at sea' as meaning 'the danger, peril or event insured against' and as the accident occurred at sea held the appellant's claim excluded from the policy coverage.

Held: The appeal should be dismissed.

The appellant's claim resulted from a negligent act or omission of one or more of its employees at the Halifax dockside and would have been covered but for the

Pickford Black Limited (*Demanderesse*)
Appelante;

et

Compagnie d'Assurance Canadienne
Générale (*Défenderesse*) *Intimée.*

1975: les 25 et 26 novembre; 1976: le 30 janvier.

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

EN APPEL DE LA DIVISION D'APPEL DE LA COUR SUPRÊME DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE

Assurance — Assurance responsabilité — Clauses d'exclusion — «Accident survenu en dehors du Canada» — «Risques maritimes» — Arrimage défectueux — Nature de l'«accident» — Cause de l'accident opposée à l'endroit où il est «survenu».

Les employés de l'appelante, qui exploite une entreprise d'arrimage dans le port de Halifax, ont chargé à bord d'un navire une cargaison comprenant du matériel électrique lourd. Le navire faisait route depuis deux jours sur une mer agitée, ce qui est assez habituel à cette saison, lorsque la cargaison s'est déplacée, endommageant le matériel électrique. L'appelante a été déclarée responsable des dommages et a réclamé à son assureur, l'intimée, le montant qu'elle a dû verser ainsi que l'intérêt, les dépens et les frais judiciaires. Dès le début l'assureur intimée a nié toute obligation. La police d'assurance prévoyait que l'intimée devait indemniser l'appelante, dans les limites stipulées, des dommages résultant d'un accident survenu dans le cadre des tâches générales d'arrimage effectuées par la compagnie appelante en Nouvelle-Écosse; cette partie de la police comportait cependant des exceptions excluant toute réclamation résultant d'un accident survenu en dehors du Canada et des États-Unis et d'un risque maritime. Le juge de première instance a estimé que l'expression «risques maritimes» au sens de cette clause d'exclusion signifiait «péril de la mer» et que, l'accident n'ayant pas été causé par de tels périls, la clause d'exclusion n'était pas applicable. La Cour d'appel a cependant jugé que l'expression «risques maritimes» signifiait «le danger, le péril ou l'événement couvert par l'assurance» et que, puisque l'accident était survenu en mer, la police d'assurance ne couvrait pas la réclamation de l'appelante.

Arrêt: Le pourvoi est rejeté.

La réclamation de l'appelante résulte d'une négligence ou omission d'un ou de plusieurs de ses employés, survenue dans le bassin de Halifax et serait couverte si

exclusions stipulated in the policy. The exclusions applied to the endorsement as well as to the main part of policy. Neither the language in the preamble to the endorsement ("Subject to all its statements, limitations, exclusions, conditions and other terms and provisions, this Policy is endorsed—") nor the terms of the exclusion read in conjunction with the Endorsement were ambiguous. The application of the *contra proferentem* rule so as to construe the exclusion against the insurer was therefore not justified. The accident was the shifting of the cargo at sea outside Canada and the U.S.A., the dockside negligence was merely the cause of it. The phrase 'risk at sea' was properly construed by the Appeal Division and as the accident occurred "at sea outside Halifax Harbour Limits" the appellant's claim was also excluded from the policy coverage on that ground.

The Canadian Indemnity Company and Walkem Machinery & Equipment Ltd., [1976] 1 S.C.R. 309; *Marshall Wells of Canada Limited v. Winnipeg Supply and Fuel Company Limited* (1964), 49 W.W.R. 664 referred to.

APPEAL from a judgment of the Supreme Court of Nova Scotia, Appeal Division¹ allowing an appeal from a judgment of Dubinsky J.² at trial in favour of the plaintiff, appellant, in an action on an insurance policy. Appeal dismissed.

K. E. Eaton, Q.C., and *D. D. Anderson, Q.C.*, for the plaintiff, appellant.

J. H. Dickey, Q.C., and *J. M. Davison*, for the defendant, respondent.

The judgment of the Court was delivered by

RITCHIE J.—The circumstances giving rise to this action can be stated briefly.

The appellant is engaged in the stevedoring business in the Port of Halifax and in that capacity its employees loaded the S.S. LAKE BOSOMTWE between the 20th and 26th of February, 1965, with cargo which included certain heavy electrical equipment belonging to Canadian General Electric Company Limited. After two days at sea in rough but not unseasonable weather,

ce n'était les clauses d'exclusion stipulées dans la police. Les clauses d'exclusion s'appliquent à l'avenant et à la police principale. Ni le libellé du préambule de l'avenant («sous réserve de toutes ses déclarations, restrictions, clauses d'exclusion, conditions et autres modalités et dispositions, cette police comporte l'avenant...») ni les termes de la clause d'exclusion, considérée en corrélation avec l'avenant, ne soulèvent d'ambiguïté. L'application du principe *contra proferentem* pour interpréter la clause d'exclusion contre les intérêts de l'assureur n'est donc pas justifiée. L'accident consiste dans le déplacement de la cargaison et s'est produit en mer, en dehors du Canada et des États-Unis, et l'acte négligent au moment de l'arrimage n'en constitue que la cause. La Division d'appel a bien interprété l'expression «risques maritimes» et, puisque l'accident est survenu «en mer à l'extérieur des limites du port de Halifax», il y a encore un autre motif pour conclure que la réclamation de l'appelante n'est pas couverte par la police d'assurance.

Arrêts mentionnés: *The Canadian Indemnity Company et Walkem Machinery & Equipment Ltd.*, [1976] 1 R.C.S. 309; *Marshall Wells of Canada Limited v. Winnipeg Supply and Fuel Company Limited* (1964), 49 W.W.R. 664.

POURVOI interjeté d'un arrêt de la Division d'appel de la Cour suprême de la Nouvelle-Écosse¹ accueillant un appel du jugement du juge Dubinsky² en faveur de la demanderesse, appelante, dans une action fondée sur une police d'assurance responsabilité. Pourvoi rejeté.

K. E. Eaton, c.r., et *D. D. Anderson, c.r.*, pour la demanderesse, appelante.

J. H. Dickey, c.r., et *J. M. Davison*, pour la défenderesse, intimée.

Le jugement de la Cour a été rendu par

LE JUGE RITCHIE—Les circonstances qui ont donné naissance à cette action se résument brièvement.

L'appelante exploite une entreprise d'arrimage dans le port de Halifax et c'est à ce titre que ses employés, entre le 20 et le 26 février 1965, ont chargé à bord du S.S. LAKE BOSOMTWE une cargaison comprenant du matériel électrique lourd appartenant à la Compagnie Canadienne Générale Electrique Limitée. Le navire faisait route depuis deux jours sur une mer agitée, ce qui est assez

¹ (1974), 53 D.L.R. (3d) 277.

² (1973), 42 D.L.R. (3d) 360.

¹ (1974), 53 D.L.R. (3d) 277.

² (1973), 42 D.L.R. (3d) 360.

the cargo shifted doing extensive damage to this equipment and in due course Canadian General Electric brought action against Pickford and Black Limited on the ground that the damage was caused by the negligence of its employees in stowing the cargo. When the action was appealed to this Court it was decided that the negligence of the Pickford Black employees had indeed been the cause of the mishap and that company was found to be liable for the damage done.

In the present action the appellant claims against its insurer (the respondent) under a policy entitled "Contractors Public Liability Policy" for the amount which it was obligated to pay to Canadian General Electric Company Limited together with interest, costs and legal expenses, and for the amount of \$7,000 which it agreed to pay to the owners of the ship in compensation for the sum which had been paid to Canadian General Electric Company Limited in settlement of that company's claim against the ship.

From the outset the Canadian General Insurance Company had denied liability under the terms of its policy and it took no part in the action brought by Canadian General Electric Company Limited. At the trial of the present action, however, Mr. Justice Dubinsky, in a detailed judgment extending over 68 pages of the printed record, made an extensive review of the facts and of the cases which he considered applicable and concluded that properly construed, the insurance policy in question was expressly designed to indemnify the insured in respect of the liability imposed upon it.

The Appeal Division of the Supreme Court of Nova Scotia allowed the appeal from this judgment and dismissed the appellant's action on the ground that the terms of the insurance policy, and particularly the exclusions therein specified, did not extend to afford coverage to the appellant in the circumstances and it is from this judgment that the present appeal is taken.

The policy of insurance in question is composed of a patchwork of agreements and endorsements,

habituel à cette saison, lorsque la cargaison s'est déplacée, endommageant considérablement le matériel électrique; en temps et lieu, la Compagnie Canadienne Générale Electrique a actionné Pickford & Black Limited au motif que la négligence de ses employés, lorsqu'ils ont effectué l'arrimage de la cargaison, était cause des dommages subis. Lorsqu'elle a été saisie de l'affaire, cette Cour a décidé qu'en effet les employés de Pickford Black avaient causé le sinistre par leur négligence et la compagnie a été trouvée responsable des dommages.

Dans la présente action, l'appelante réclame à ses assureurs (la compagnie intimée), en vertu d'une police intitulée «Responsabilité civile des entrepreneurs», le montant qu'elle a dû verser à la Compagnie Canadienne Générale Electrique Limitée ainsi que l'intérêt, les dépens et les frais judiciaires; l'appelante réclame aussi la somme de \$7,000 qu'elle a convenu de verser aux propriétaires du navire en dédommagement du montant payé à la Compagnie Canadienne Générale Electrique Limitée en règlement de la réclamation de cette compagnie contre le navire.

Dès le début, la Compagnie d'Assurance Canadienne Générale a nié toute obligation découlant de sa police et elle ne s'est pas associée à l'action intentée par la Compagnie Canadienne Générale Electrique Limitée. Cependant, au procès de la présente action, le juge Dubinsky, dans un jugement circonstancié de plus de 68 pages a fait un examen exhaustif des faits et des arrêts qu'il considérait applicables, et il a conclu qu'interprétée correctement, la police d'assurance en question était expressément conçue pour indemniser l'assurée de ce qu'elle est tenue de payer.

La Division d'appel de la Cour suprême de la Nouvelle-Écosse a accueilli l'appel de ce jugement et rejeté l'action de l'appelante au motif que les termes de la police d'assurance, et particulièrement les risques exclus qui y sont spécifiés, ne sont pas assez larges pour garantir l'appelante dans les circonstances et c'est ce jugement qui fait l'objet du présent pourvoi.

La police d'assurance en question se compose d'un ensemble de conventions et d'avenants, et

and as the differences between the learned trial judge and the Court of Appeal turn in large measure on the interpretation to be placed upon it, it is perhaps as well at the outset to indicate the relevant portions of that policy.

The main insuring agreements, which are a part of the printed form of the policy, provide that the insurer will pay Pickford and Black Limited and its subsidiary companies, within the stipulated limits, for sums which it or they shall be legally obligated to pay for bodily injury, sickness or disease including death sustained by one or more persons and caused by an accident while at or about the work of "general stevedoring" anywhere in the Province of Nova Scotia. This part of the policy is subject to an exclusion (hereinafter referred to as Exclusion No. 1) which provides that it shall have no application with respect to and shall not extend to nor cover any claim arising or existing by reason of "accident occurring outside the Dominion of Canada and the United States of America." Standing alone the main insuring agreement to which I have referred only applies to claims for bodily injury, sickness or disease including death, but the character of the policy was changed so as to include property damage by the addition of Endorsement No. 1 which is described in the course of the reasons delivered by Chief Justice MacKeigan on behalf of the Court of Appeal as follows:

The coverage of the policy was extended, without extra premium, to include liability for damages to property by Endorsement No. 1 to a limit of \$1,000,000.00 for damages 'resulting from one accident' and with a deduction of \$250.00 'from the amount of each accident'. The principal parts of this key endorsement read [emphasis added]:

Subject to all its statements, limitations, exclusions, conditions and other terms and provisions, this Policy is endorsed as hereinafter set forth:

In consideration of the premium provided it is hereby stated and agreed that this Policy is extended to pay on behalf of the Insured all sums which the Insured shall become obligated to pay by reason of the liability imposed by law upon the Insured for damages because of injury to or destruction of prop-

puisque les divergences d'opinions entre le savant juge de première instance et la Cour d'appel portent dans une large mesure sur son interprétation, il est peut-être préférable d'en mentionner dès le début les parties pertinentes.

Les principales conventions du contrat d'assurance, qui font partie de la formule imprimée de la police, prévoient que l'assureur devra indemniser Pickford & Black Limited et ses compagnies affiliées, dans les limites stipulées, des sommes qu'elle est (ou qu'elles sont) légalement tenue(s) de verser à l'égard de lésions corporelles, de maladie ou d'affection, y compris le décès, dont une ou plusieurs personnes sont les victimes par suite d'un accident survenu lorsque celles-ci vquaient aux tâches générales d'arrimage, où que ce soit dans la province de la Nouvelle-Écosse. Cette partie de la police est assujettie à une exception (ci-après appelée la clause d'exception n° 1) qui prévoit qu'elle ne s'étend ni ne s'applique à aucune réclamation provenant ou existant en raison [TRADUCTION] «d'un accident survenant en dehors du Dominion du Canada et des États-Unis d'Amérique». Prise isolément, la principale convention du contrat d'assurance à laquelle j'ai fait allusion ne s'applique qu'aux réclamations pour blessures corporelles, maladie ou affection, y compris le décès, mais on a modifié la police en incluant les dommages matériels au moyen de l'avenant n° 1 que mentionne le juge en chef MacKeigan dans les motifs qu'il a rendus au nom de la Cour d'appel:

[TRADUCTION] Au moyen de l'avenant n° 1, la garantie de la police a été étendue, sans versement d'une surprime, de façon à inclure la responsabilité à l'égard des dommages matériels jusqu'à concurrence de \$1,000,000 pour dommages «résultant d'un accident», avec une franchise de \$250 «du montant de chaque accident». Les principales parties de cet avenant clé se lisent ainsi (c'est moi qui souligne):

Sous réserve de toutes ses déclarations, restrictions, clauses d'exclusion, conditions et autres modalités et dispositions, cette police comporte l'avenant ci-après énoncé:

Moyennant le versement de la prime stipulée, il est déclaré et convenu par les présentes que cette police est étendue de façon à engager l'assureur à verser pour le compte de l'assurée toutes les sommes que cette dernière pourra être légalement tenue de payer pour tout dommage ou destruction de biens, quels

erty of any or every description resulting solely and directly from an accident due to the operations of the Insured as stated in the Statements of the Policy to which this Endorsement is attached, providing such injury to or destruction of property occurs within the Policy Period and while this Endorsement is in force.

It is further stated and agreed that the insurance provided under this Endorsement shall have no application with respect to and shall not extend to nor cover any claims arising or existing by reason of any of the following matters:

A. Injury to or destruction of property owned or occupied by the Insured or, except with respect to stevedoring equipment, property rented to the Insured.

B. Risk at sea outside Halifax Harbour Limits.

Endorsement No. 1 also provided that 'in the event of accidents irrespective of the amount of injury to or destruction of property' the insured shall give 'notice thereof . . . in accordance with the details of the policy.'

I agree with MacKeigan, C.J.N.S. that although the exact cause of the shifting of the cargo cannot be determined, it can be assumed that it resulted from an undetermined negligent act or omission of one or more of the appellant's employees at dockside in Halifax and was therefore "due to the operations of the insured" in the performance of general stevedoring work at Halifax N.S., within the meaning of the policy. I am therefore of opinion that the appellant's claim would come within the express provisions of the first paragraph of Endorsement No. 1 and the appellant would be entitled to succeed in this action if it were not for the exclusions stipulated in the policy.

In this latter regard I should say first that Endorsement No. 1, affording coverage for property damage, is expressly stated to be subject to all the statements, limitations, exclusions, conditions and other terms and provisions of the policy on which it is endorsed and one of the exclusions to which it is therefore subject, is that which provides that the policy shall have no application to "accident occurring outside the Dominion of Canada

qu'ils soient, causés directement et exclusivement par un accident dû au fait de l'assurée comme il est énoncé dans la déclaration de la police à laquelle est jointe cet avenant, pourvu que les dommages subis par les biens en question ou leur destruction aient lieu pendant la durée de l'assurance et pendant que cet avenant est en vigueur.

Il est de plus déclaré et convenu que l'assurance fournie conformément à cet avenant ne s'étend ni ne s'applique aux réclamations provenant ou existant en raison des actes suivants:

A. Les dommages causés aux biens possédés ou occupés par l'assurée ou leur destruction ou, sauf en ce qui concerne le matériel d'arrimage, les dommages causés aux biens loués par l'assurée, ou leur destruction.

B. Les risques maritimes en dehors des limites du port de Halifax.

L'avenant n° 1 prévoit également que «dans l'éventualité d'accidents, indépendamment de l'étendue des dommages causés aux biens ou de leur destruction», l'assurée est tenue d'en «donner avis... conformément aux modalités de la police».

Tout comme le juge MacKeigan, juge en chef de la Nouvelle-Écosse, je suis d'avis que même si on ne peut déterminer avec exactitude la cause du déplacement de la cargaison, on peut supposer qu'il est le résultat d'une négligence ou omission indéterminée d'un ou de plusieurs des employés de l'appelante, survenue dans le bassin d'Halifax et qu'il est par conséquent «dû au fait de l'assurée» dans l'exercice des tâches générales d'arrimage à Halifax (Nouvelle-Écosse) au sens que la police accorde à cette expression. J'estime donc que la réclamation de l'appelante serait couverte par les dispositions expresses du premier paragraphe de l'avenant n° 1 et que l'appelante serait fondée à obtenir gain de cause dans cette action si ce n'était des clauses d'exclusion stipulées dans la police.

A cet égard, je dois souligner qu'il est expressément déclaré que l'avenant n° 1, garantissant les dommages matériels, est assujéti à toutes les déclarations, les restrictions, les clauses d'exclusion, les conditions et autres modalités et dispositions de la police à laquelle il est ajouté et qu'une des clauses d'exclusion à laquelle il est par conséquent assujéti est celle portant que la police ne s'applique pas à «un accident survenant en dehors

and the United States of America.” In my view accordingly, Endorsement No. 1 must be read as if the first exclusion in the main policy were a part of the Endorsement and the word “accident” as used in that exclusion is to be read in the context of Endorsement No. 1 and must therefore mean “an accident due to the operations of the insured as stated in the Statements of the Policy.” It follows, in my opinion, that any claim “arising or existing” by reason of such an “accident occurring outside the Dominion of Canada and the United States of America” is not covered by the policy.

Unlike the learned trial judge, I do not find, in the language employed in the preamble to Endorsement No. 1 making it subject to the exclusions in the policy, any ambiguity which would justify invoking the principle of *contra proferentem* so as to construe it against the interests of the insurer, nor do I think that the terms of Exclusion No. 1, when read as a part of the Endorsement, are capable of more than one meaning so as to make it necessary to resort to that principle in construing this part of the policy.

The Court of Appeal expressly adopted the finding made by the learned trial judge that the “accident” was the shifting of the cargo at sea and not the stowage at Halifax. In this regard, Dubinsky J. said:

... there is not a title of evidence to indicate that an accident occurred while the stowage work was in progress and, accordingly, I find as a fact that no accident took place at that time. ... The only event or occurrence or mishap in this case, which one might describe as accidental was the shifting of the cargo while the ‘Lake Bosomtwe’ was at sea and beyond the territory of Canada and the United States.

The learned trial judge, however, was of opinion that Exclusion No. 1 did not apply to the property damage claim for the following reasons:

1. It is embodied in the printed form or main body of the policy which deals only with bodily injury, etc., and is not applicable to Endorsement No. 1 which deals with property damage.

du Dominion du Canada et des États-Unis d’Amérique». J’estime donc qu’il faut lire l’avenant n° 1 comme si la première clause d’exclusion de la police principale faisait partie de l’avenant et le mot «accident», comme on l’emploie dans cette clause d’exclusion, doit être lu dans le contexte de l’avenant n° 1 et doit par conséquent signifier [TRADUCTION] «un accident dû au fait de l’assurée comme il est énoncé dans la déclaration de la police». Selon moi, il s’ensuit qu’aucune réclamation «provenant ou existant» en raison d’un tel «accident survenant en dehors du Dominion du Canada et des États-Unis d’Amérique» n’est couverte par la police.

Contrairement au savant juge de première instance, je ne trouve dans le libellé du préambule de l’avenant n° 1, qui l’assujettit aux clauses d’exclusion de la police, aucune ambiguïté permettant de l’interpréter contre les intérêts de l’assureur en invoquant le principe *contra proferentem*; je ne crois pas davantage que les termes de la clause d’exclusion n° 1, prise comme faisant partie de l’avenant, soient susceptibles d’être compris de diverses façons de sorte qu’il soit nécessaire de recourir au principe susmentionné pour interpréter cette partie de la police.

La Cour d’appel a expressément adopté la conclusion du savant juge de première instance selon laquelle l’«accident» était le déplacement de la cargaison en mer et non l’arrimage à Halifax. Le juge Dubinsky dit à ce sujet:

[TRADUCTION] ... il n’existe pas l’ombre d’une preuve indiquant qu’un accident s’est produit au cours de l’arrimage et, conséquemment, je conclus qu’il n’y en a pas eu ... Le seul événement ou incident en l’espèce que l’on puisse qualifier d’accidentel est le déplacement de la cargaison lorsque le «LAKE BOSOMTWE» était en mer et en dehors des eaux territoriales du Canada et des États-Unis.

Cependant, le savant juge de première instance était d’avis que la clause d’exclusion n° 1 ne s’applique pas à la réclamation pour dommages matériels pour les raisons suivantes:

[TRADUCTION] 1. Elle est insérée dans la formule imprimée ou le corps de la police qui ne traite que des lésions corporelles, etc., et ne s’applique pas à l’avenant n° 1 qui ne traite que des dommages matériels.

2. If applicable to Endorsement No. 1, it speaks only of 'accident' and it cannot be inferred that 'accident' means one 'due to the operations of the insured.'

3. If applicable to Endorsement No. 1 and the words 'due to the operations of the insured' can be inferred, the 'accident' or happening cannot be considered by itself but in conjunction with the origin of the chain of causation leading to the 'accident', and that origin was in the Port of Halifax.

I think I have indicated my reasons for not agreeing with the first two propositions in this passage, but it is perhaps well to dwell briefly on the third as it incorporates the learned trial judge's view that the meaning to be attributed to the word "accident" as it is employed in the policy is primarily governed by where the chain of causation began which led to the accident. In this regard he said:

The accident here was unquestionably the shifting of the cargo. However, when one is required to interpret the word 'accident' as it appears in an insurance policy, it is my view and I think that the cases bear me out, that one must primarily be governed by where or when the chain of causation began. In this case, I must not consider the happening or event, i.e., the shifting of the cargo, by itself but rather, I must consider it in conjunction with the causation thereof, namely, the negligent act of stowage. In other words, where did the chain of causation begin which led to the happening?

Like the Court of Appeal, I agree with the learned trial judge's finding that the "accident" was the shifting of the cargo which took place at sea beyond the territory of Canada and the United States, but I am, with the greatest respect, unable to conclude that the accident at sea was so bound up with the negligence at the dockside as to transform the latter from being an originating cause into being the event of which it was causative. Such a construction appears to me to rob the word "accident" as used in the policy of its natural and ordinary meaning by interpreting it as connoting not the "accident" but the cause of the accident. What is at issue is the true construction to be placed on Exclusion No. 1 and in my view in relation to the facts of this case, the most striking feature of that exclusion is that it is not concerned

2. Si elle s'applique à l'avenant n° 1, elle ne parle que d'un «accident» et on ne peut inférer que le mot «accident» signifie un accident «dû au fait de l'assurée».

3. Si elle s'applique à l'avenant n° 1 et que l'on puisse inférer les mots «dû au fait de l'assurée», l'«accident» ou l'incident ne peut être considéré isolément, mais compte tenu de l'origine de la chaîne des événements responsables de l'«accident», qui se situe alors au port de Halifax.

Je crois avoir exprimé les motifs pour lesquels je ne suis pas d'accord avec les deux premières propositions de cet extrait, mais il est peut-être bon de traiter brièvement de la troisième proposition puisqu'elle exprime l'opinion du savant juge de première instance voulant que le sens attribué au substantif «accident» comme on l'emploie dans la police, est principalement régi par l'origine de la chaîne des événements qui ont conduit à cet accident. Voici ce qu'il dit à ce sujet:

[TRADUCTION] Il ne fait aucun doute qu'en l'espèce, l'accident est bien le déplacement de la cargaison. Cependant, lorsqu'il faut interpréter le substantif «accident» tel qu'il figure dans une police d'assurance, je suis d'avis, et je crois que la jurisprudence me donne raison, qu'il faut principalement se rapporter à l'endroit ou au moment où a débuté la chaîne des événements qui ont abouti à l'accident. En l'espèce, je ne dois pas considérer isolément l'incident ou l'événement, c'est-à-dire le déplacement de la cargaison, mais je dois plutôt le rapprocher de sa cause, à savoir l'arrimage défectueux. En d'autres mots, où remonte la chaîne des événements responsables de l'incident?

Tout comme la Cour d'appel, je suis d'accord avec la conclusion du savant juge de première instance selon laquelle l'«accident» est le déplacement de la cargaison, survenu en mer en dehors des eaux territoriales du Canada et des États-Unis, mais, avec respect, je ne puis conclure que l'accident en mer est si intimement lié à l'acte négligent survenu dans le bassin que celui-ci, de cause initiale, devient l'incident qu'il a précipité. Une telle interprétation me semble enlever au substantif «accident», employé dans la police, son sens naturel et courant en l'interprétant comme s'il signifiait non l'«accident» mais la cause de l'accident. Le point en litige est la juste interprétation de la clause d'exclusion n° 1 et à mon avis, compte tenu des faits en l'espèce, la caractéristique principale de cette clause est qu'elle ne se rapporte pas du

with the "cause" of the accident at all but is related exclusively to the area where the accident "occurred".

The meaning to be attached to the word "accident" as employed in the body of an insurance policy was thoroughly explored by Mr. Justice Pigeon in the reasons for judgment which he delivered on behalf of the majority of this Court in *The Canadian Indemnity Company and Walkem Machinery & Equipment Ltd.*³ In the course of these reasons at p. 314 he adopted the views expressed by Freedman J.A., in a dissenting opinion in the Court of Appeal of Manitoba in *Marshall Wells of Canada Limited v. Winnipeg Supply and Fuel, R. Litz & Sons Company Limited v. Canadian General Insurance Co.*⁴ at p. 665 where that learned judge said:

With respect, I am of the view that what occurred here was an accident. One must avoid the danger of construing that term as if it were equivalent to 'inevitable accident.' That a mishap might have been avoided by the exercise of greater care and diligence does not automatically take it out of the range of accident. Expressed another way, 'negligence' and 'accident' as here used are not mutually exclusive terms. They may co-exist.

After expressing the view that even an occurrence which is the result of a calculated risk or of a dangerous operation may come within the meaning of the word "accident," Mr. Justice Pigeon went on to say at pp. 315-16:

While it is true that the word 'accident' is sometimes used to describe unanticipated or unavoidable occurrences, no dictionary need be cited to show that in every day use, the word is applied as Halsbury says. . . , to any unlooked for mishap or occurrence. . . this is the proper test. . .

In that case cl. 10 of the insuring agreement provided that the coverage applied "only to accidents or occurrences arising out of and incidental to the business operations of the Insured and originating during the policy period." The emphasis is my own. In light of this provision, Mr. Justice Pigeon found it necessary to draw a clear distinc-

tout à la «cause» de l'accident mais uniquement à l'endroit où il est «survenu».

Dans les motifs du jugement qu'il a exposés au nom de la majorité de cette Cour, dans l'arrêt *The Canadian Indemnity Company et Walkem Machinery & Equipment Ltd.*³, le juge Pigeon s'est livré à une étude exhaustive de la signification à accorder au mot «accident», employé dans le corps d'une police d'assurance. A la p. 314 de ses motifs, il a adopté les vues exprimées par le juge Freedman dans une opinion dissidente en Cour d'appel du Manitoba dans l'arrêt *Marshall Wells of Canada Limited v. Winnipeg Supply and Fuel, R. Litz & Sons Company Limited v. Canadian General Insurance Co.*⁴ à la p. 665 où le savant juge dit:

[TRANSLATION] Respectueusement, je suis d'avis que ce qui est survenu en l'espèce est un accident. On doit éviter le danger d'interpréter ce terme comme s'il était l'équivalent d'«accident inévitable». Qu'un sinistre aurait pu être évité en exerçant plus de diligence et de soin n'a pas pour effet de le retirer automatiquement de la catégorie des accidents. Autrement dit, «négligence» et «accident», tels qu'ils sont employés ici, ne sont pas des termes qui s'excluent mutuellement. Ils peuvent co-exister.

Après avoir déclaré que même si un événement qui résulte d'un risque calculé ou d'une opération dangereuse s'inscrivait parfois dans la signification du mot «accident», le juge Pigeon a ajouté aux pp. 315-16:

Même s'il est vrai que le mot «accident» s'emploie parfois pour décrire des événements inattendus ou inévitables, il n'est pas nécessaire de citer de dictionnaire pour démontrer que le mot s'applique couramment, comme le dit Halsbury . . . , à toute mésaventure ou malchance imprévue. . . (c'est) là le critère applicable . . .

Dans cette affaire, la clause n° 10 de la police d'assurance prévoyait que la garantie s'appliquait [TRANSLATION] «seulement à des accidents ou événements qui ont pris naissance au cours des activités industrielles de l'assurée ou qui en résultent et qui ont leur origine pendant la durée de l'assurance» (c'est moi qui souligne). Compte tenu de

³ [1976] 1 S.C.R. 309.

⁴ (1964), 49 W.W.R. 664.

³ [1976] 1 R.C.S. 309.

⁴ (1964), 49 W.W.R. 664.

tion between the "origin" and the "occurrence" of the accident, and at p. 5 he said:

As noted in the Courts below, the wording of cl. 10 of the policy, which clause governs recovery herein, covers accidents 'originating' during the policy period. Elsewhere reference is made to accidents 'occurring' during the policy period. This difference must be deemed intentional and must be given full effect. No reason appears for departing from this clear wording.

In the present case, however, it is not disputed that the shifting of the cargo at sea was an accident within the meaning of the policy. If the mishap had occurred, as it might have done, before the ship had gone outside the waters of the Dominion of Canada and the United States of America, Exclusion No. 1 would have no application, but the S.S. BOSOMTWE sailed for two days and reached a point beyond those waters before the shifting occurred which occasioned the damage, and on this branch of the case the sole question is whether it can be said that the "unlooked for mishap" "occurred" at the place where the negligence which caused it originated.

No doubt the defective stowage was due to an act or omission which reasonably competent stevedores should have foreseen would have been likely to damage the cargo, but the fact that this negligence was causative of the accident which later occurred does not serve to translate the locale where the accident itself "occurred" from the broad Atlantic to the dockside at Halifax.

It will be seen that I agree with the Court of Appeal that the accident in the present case occurred outside of the waters of the Dominion of Canada and the United States of America and that the claim in respect of it is excluded from coverage by Exclusion No. 1.

Consideration must also be given to the provisions of Exclusion B which is a part of Endorsement No. 1 and which provides that the insurance provided under this Endorsement shall have no

cette disposition, le juge Pigeon a cru nécessaire d'établir une nette distinction entre l'origine de l'accident et le moment où il est survenu, et il a déclaré à la p. 5:

Comme on l'a mentionné dans les cours d'instance inférieure, les termes de la clause 10 de la police, laquelle clause régit le recours dont il s'agit ici, visent les accidents [TRADUCTION] «ayant leur origine» pendant la durée de l'assurance. Ailleurs on parle d'accidents [TRADUCTION] «survenant» pendant la durée de l'assurance. On doit considérer cette divergence comme voulue et lui donner plein effet. Il n'y a aucune raison de s'écarter de ce texte clair.

Cependant, en l'espèce, on ne conteste pas que le déplacement de la cargaison en mer soit un accident au sens que la police accorde à ce mot. Si le sinistre s'était produit, comme cela aurait pu être le cas, avant que le navire ne quitte les eaux territoriales du Dominion du Canada et des États-Unis d'Amérique, la clause d'exclusion n° 1 ne s'appliquerait pas, mais le S.S. BOSOMTWE a navigué pendant deux jours et dépassé la limite de ces eaux territoriales avant que ne se produise le déplacement qui a occasionné les dommages et, en ce qui concerne cet aspect particulier de l'affaire, la seule question qui se pose est de savoir si l'on peut dire que la «mésaventure imprévue» est «survenue» à l'endroit même où s'est produite la négligence qui l'a causée.

Il ne fait aucun doute que le mauvais arrimage est imputable à un acte ou à une omission que des arrimeurs raisonnablement compétents auraient dû juger susceptible d'endommager la cargaison, mais le fait que cette négligence ait causé l'accident par la suite ne suffit pas à transporter le lieu de l'accident de l'Atlantique au bassin de Halifax.

On verra que je partage l'opinion de la Cour d'appel selon laquelle l'accident en cause s'est produit en dehors des eaux territoriales du Dominion du Canada et des États-Unis d'Amérique et que la réclamation consécutive est inconciliable avec la clause d'exclusion n° 1.

Il faut aussi prendre en considération les dispositions de la clause d'exclusion B qui fait partie de l'avenant n° 1 et prévoit que l'assurance qu'il fournit ne s'applique pas [TRADUCTION] «aux réclama-

application with respect to "any claims arising or existing by reason ofB. Risk at sea outside Halifax Harbour Limits."

The learned trial judge took the view that the phrase "risk at sea" as used in this Exclusion should be given the same meaning as "perils of the sea" and that as the accident did not arise from such perils, the exclusion was irrelevant. I am, however, in agreement with Chief Justice MacKeigan for the reasons which he has stated, that the phrase "risk at sea" as here employed, means "the danger, peril or event insured against". The coverage afforded by Endorsement No. 1 insures against the risk of an accident occurring due to the stevedoring operations of the appellant, and as I have indicated, the accident here at issue occurred due to that cause when the ship was "at sea outside Halifax Harbour Limits", and I am therefore of opinion that the appellant's claim is also excluded from the policy's coverage on this ground.

For all these reasons I would dismiss this appeal with costs.

Appeal dismissed with costs.

Solicitor for the appellant: Donald D. Anderson, Dartmouth.

Solicitor for the respondent: John M. Davison, Halifax.

tions provenant ou existant en raison de . . .B. Risques maritimes en dehors des limites du port de Halifax.»

Le savant juge de première instance a estimé que l'expression «risques maritimes» au sens de cette clause d'exclusion signifie «périls de la mer» et que l'accident n'ayant pas été causé par de tels périls, la clause d'exclusion n'est pas pertinente. Cependant, pour les motifs que le juge en chef MacKeigan a donnés, je conviens avec lui que l'expression «risques maritimes» telle qu'elle est employée en l'espèce, signifie «le danger, le péril ou l'événement couvert par l'assurance». L'avenant n° 1 assure contre le risque d'un accident dû à l'arrimage défectueux de l'appelante et, comme je l'ai indiqué, l'accident en litige est survenu pour ce motif alors que le navire était [TRADUCTION] «en mer à l'extérieur des limites du port de Halifax»; par conséquent, je suis d'avis que pour ce motif aussi, la police d'assurance ne couvre pas la réclamation de l'appelante.

Pour tous ces motifs, je suis d'avis de rejeter ce pourvoi avec dépens.

Pourvoi rejeté avec dépens.

Procureur de l'appelante: Donald D. Anderson, Dartmouth.

Procureur de l'intimée: John M. Davison, Halifax.