

Co-operative Fire and Casualty Company
(Defendant) Appellant;

and

Daniel Twa (Plaintiff) Respondent;

and

**The Administrator of the Motor Vehicle
Accident Claims Act** (Defendant by Order)
Respondent.

1973: June 1; 1973: October 2.

Present: Martland, Judson, Ritchie, Spence and
Pigeon JJ.

ON APPEAL FROM THE SUPREME COURT OF
ALBERTA, APPELLATE DIVISION

Insurance—Motor vehicle liability policy—Exclusion of passenger liability if automobile other than private passenger type—Passenger injured on insured's motor cycle—Liability of insurer.

The Appellate Division of the Supreme Court of Alberta dismissed an appeal by the appellant, C Co., from a judgment rendered at trial whereby it was ordered that the respondent T should recover from C Co. the sum of \$30,000 being the amount of a judgment which T had been awarded against the estate of S whose motor bicycle had been insured by C Co. at the time when it was involved in an accident in which S was killed and T, who was a gratuitous passenger on the motor cycle, received the serious injuries in respect of which the \$30,000 judgment was granted.

The policy in question was in the standard form. There was, however, a "passenger hazard excluded endorsement" forming a part of the policy which read in part: "the Insurer shall not be liable . . . in respect of bodily injury to or death of any occupant of the automobile if the automobile is of other than the private passenger, station wagon or bus type." C Co. contended that the trial judge and the Appellate Division had erred in interpreting the word "automobile" as used in the endorsement as including a "motor cycle".

Held (Judson and Pigeon JJ. dissenting): The appeal should be dismissed.

Co-operative Fire And Casualty Company
(Défenderesse) Appelante;

et

Daniel Twa (Demandeur) Intimé;

et

**L'Administrateur du Motor Vehicle Accident
Claims Act** (Défendeur par ordonnance)
Intimé.

1973: le 1^{er} juin; 1973: le 2 octobre.

Présents: Les Juges Martland, Judson, Ritchie,
Spence et Pigeon.

EN APPEL DE LA DIVISION D'APPEL DE LA COUR
SUPRÊME DE L'ALBERTA.

Assurance—Police d'assurance de responsabilité civile pour automobiles—Exclusion de responsabilité envers passagers si automobile autre que du type automobile privée à passagers—Passager blessé en voyageant sur motocyclette de l'assuré—Responsabilité de l'assureur.

La Division d'appel de la Cour suprême de l'Alberta a rejeté un appel, interjeté par l'appelante C Co., d'un jugement de première instance ordonnant que l'intimé T recouvre de C Co. la somme de \$30,000, soit l'indemnité accordée par jugement à T contre la succession de S, dont la moto était assurée par C Co. à l'époque où l'engin fut impliqué dans l'accident dans lequel S a trouvé la mort et T, passager à titre gratuit sur la motocyclette, a reçu les graves blessures pour lesquelles l'indemnité de \$30,000 lui a été allouée.

La police d'assurance en question était du modèle type. Il y avait, cependant, un avenant dit «avenant d'exclusion du risque relatif aux passagers», qui faisait partie du contrat d'assurance. L'avenant était rédigé comme suit: «l'Assureur n'est pas responsable . . . de la perte ou du dommage résultant des blessures corporelles (y compris la mort) subies par tout occupant de l'automobile si l'automobile est d'un type autre que le type automobile privée à passagers, station-wagon ou autobus.» C Co. a prétendu que le juge de première instance et la Division d'appel avaient commis une erreur en interprétant le mot «automobile», tel qu'il est employé dans l'avenant, comme incluant une «motocyclette».

Arrêt (Les Juges Judson et Pigeon étant dissidents): Le pourvoi doit être rejeté.

Per Martland, Ritchie and Spence JJ.: A motor cycle was within the meaning of the word "automobile" as defined in s. 278(a) of *The Alberta Insurance Act*, R.S.A. 1955, c. 159, which was in force at the time when the policy was issued and which applied to all automobile insurance contracts made in the Province of Alberta.

However, there was an even more compelling argument against the appellant's contention because the passenger hazard excluded endorsement in this case related expressly to *the* automobile and this must mean the automobile described in the application, which was S's "motor bike".

The said motor bike was of the private passenger type, that is it had a seat for the purpose of carrying passengers, and as it was the automobile referred to in the endorsement, it did not come within the exclusion therein referred to.

Per Judson and Pigeon JJ., dissenting: A motor cycle with a passenger seat was not an automobile of "the private passenger type" within the meaning of the passenger hazard excluded endorsement. The purpose of the endorsement could not be other than to relieve the insurer from responsibility for damages to be suffered by a passenger on the motor cycle being insured. The object of construction is to ascertain what the bargain was and to give effect to this bargain. Here the bargain was that in consideration of the substantially reduced premium, the policy would not cover the passenger hazard on the deceased's motor cycle. Accordingly, the insurance policy did not cover the loss sustained by the respondent T.

[*Indemnity Ins. Co. of North America v. Excel Cleaning Service*, [1954] S.C.R. 169, referred to.]

APPEAL from a judgment of the Supreme Court of Alberta, Appellate Division¹, dismissing an appeal from a judgment of Milvain C.J.T.D. in an action brought pursuant to the provisions of s. 306(1) of *The Alberta Insurance Act*, R.S.A. 1970, c. 187. Appeal dismissed, Judson and Pigeon JJ. dissenting.

¹ [1973] 2 W.W.R. 673, 32 D.L.R. (3d) 1.

Les Juges Martland, Ritchie et Spence: Une motocyclette était visée par le mot «automobile» tel que défini à l'art. 278, al. a), du *Alberta Insurance Act*, R.S.A. 1955, c. 159, qui était en vigueur à l'époque où la police d'assurance a été émise et qui s'appliquait à tous les contrats d'assurance automobile conclus en Alberta.

Cependant, il existait un argument plus irrésistible contre la prétention de l'appelante étant donné que dans la présente affaire l'avenant excluant le risque relatif aux passagers se rapportait expressément à l'automobile et qu'il fallait entendre par là l'automobile décrite dans la demande d'assurance, c'est-à-dire la «moto» de S.

Ladite moto était du type moto privée à passagers, c'est-à-dire qu'elle était pourvue d'un siège en vue du transport des passagers, et comme il s'agissait de l'automobile mentionnée dans l'avenant elle ne tombait pas sous le coup de l'exclusion prévue à cet avenant.

Les Juges Judson et Pigeon, dissidents: Une motocyclette pourvue d'un siège pour un passager n'était pas une automobile du «type automobile privée à passagers» au sens de l'avenant dit d'exclusion du risque relatif aux passagers. L'objet de l'avenant ne pouvait être que de décharger l'assureur de l'obligation résultant des dommages que pourrait subir un passager de la motocyclette qu'on assurait. L'interprétation du contrat a pour but de déterminer quelles sont les clauses du marché et de les appliquer. Dans le présent cas le marché est clair: en échange d'une réduction considérable de la prime, la police d'assurance ne couvrira pas le risque relatif aux passagers voyageant sur la motocyclette du défunt. Par conséquent, la police d'assurance ne couvrirait pas la perte subie par l'intimé T.

Arrêt cité: *Indemnity Ins. Co. of North America c. Excel Cleaning Service*, [1954] R.C.S. 169.

POURVOI à l'encontre d'un arrêt de la Division d'appel de la Cour suprême de l'Alberta¹ rejetant un appel d'un jugement du Juge Milvain, Juge en chef de la division d'instruction, dans une action intentée en vertu des dispositions de l'art. 306, par. (1), du *Alberta Insurance Act*, R.S.A. 1970, c. 187. Appel rejeté, les Juges Judson et Pigeon étant dissidents.

¹ [1973] 2 W.W.R. 673, 32 D.L.R. (3d) 1.

R. E. Hyde, Q.C., for the defendant, appellant.

R. Cipin, Q.C., and *E. G. Hughson*, for the respondent Administrator.

The judgment of Martland, Ritchie and Spence JJ. was delivered by

RITCHIE J.—This is an appeal from a judgment of the Appellate Division of the Supreme Court of Alberta which dismissed the appellant's appeal from the judgment rendered at trial by Chief Justice Milvain whereby it was ordered that the respondent should recover from the appellant the sum of \$30,000 being the amount of a judgment which the respondent had been awarded against the estate of the late George William Sinclair whose motor bicycle had been insured by the appellant at the time when it was involved in an accident in which Sinclair was killed and the respondent, who was a gratuitous passenger on the motor cycle, received the serious injuries in respect of which the \$30,000 judgment was granted.

This action was brought pursuant to the provisions of s. 306 (1) of *The Alberta Insurance Act*, R.S.A. 1970, c. 187, which provides, in part, that:

306. (1) Any person who has a claim against an insured for which indemnity is provided by a contract, evidenced by a motor vehicle liability policy, notwithstanding that such person is not a party to the contract, may, upon recovering a judgment therefor in any province or territory of Canada against the insured, have the insurance money payable under the contract applied in or towards satisfaction of his judgment . . . and may, on behalf of himself and all persons having such judgments or claims, maintain an action against the insurer to have the insurance money so applied.

The policy in question was in the standard form, Section A of which provides for third party liability, reading in part, as follows:

The insurer agrees to indemnify the insured . . . against liability . . . for loss or damage arising from

R. E. Hyde, c.r., pour la défenderesse, appelante.

R. Cipin, c.r., et *E. G. Hughson*, pour l'administrateur intimé.

Le jugement des Juges Martland, Ritchie et Spence a été rendu par

LE JUGE RITCHIE—Le pourvoi est à l'encontre d'un arrêt de la Division d'appel de la Cour suprême de l'Alberta qui a rejeté l'appel, interjeté par l'appelante, d'un jugement de première instance du Juge en chef Milvain ordonnant que l'intimé recouvre de l'appelante la somme de \$30,000, soit l'indemnité accordée par jugement à l'intimé contre la succession de feu George William Sinclair, dont la moto était assurée par l'appelante à l'époque où l'engin fut impliqué dans l'accident dans lequel Sinclair a trouvé la mort et l'intimé, passager à titre gratuit sur la motocyclette, a reçu les graves blessures pour lesquelles l'indemnité de \$30,000 lui a été allouée.

L'action a été intentée conformément aux dispositions de l'art. 306, par. (1), du *Alberta Insurance Act*, R.S.A. 1970, c. 187, qui prévoit notamment que:

[TRADUCTION] 306. (1) Toute personne ayant une réclamation contre un assuré pour laquelle des indemnités sont prévues dans un contrat attesté par une police d'assurance de responsabilité civile pour automobiles, peut, nonobstant qu'elle ne soit pas une partie contractante, en obtenant jugement contre l'assuré dans toute province ou territoire du Canada, obtenir que l'argent payable en vertu du contrat soit appliqué au paiement total ou partiel de son jugement . . . et peut, en son nom et en celui de toutes les personnes ayant de semblables jugements ou réclamations, soutenir une action contre l'assuré afin que l'argent soit ainsi appliqué.

La police d'assurance en question est du modèle type, dont la section A a trait à la responsabilité civile et est rédigée, en partie, comme suit:

[TRADUCTION] L'assureur convient d'indemniser l'assuré . . . de la responsabilité . . . en raison de la perte

the ownership, use or operation of the automobile and resulting from

BODILY INJURY TO OR DEATH OF ANY PERSON OR DAMAGE TO PROPERTY

subject to certain exceptions which are irrelevant to these proceedings.

In commenting on this clause of the policy the learned trial judge correctly observed:

If we go no further under the laws as they exist in this Province this would insure Mr. Sinclair with respect to injuries caused to passengers, or a passenger on his motor cycle.

There is, however, a "passenger hazard excluded endorsement" forming a part of the policy which reads as follows:

S.E.F. No. 1 PASSENGER HAZARD EXCLUDED ENDORSEMENT (other than automobiles of the private passenger, station wagon or bus type)

It is hereby understood and agreed that the Insurer shall not be liable under Section A of this policy in respect of bodily injury to or death of any occupant of the automobile if the automobile is of other than the private passenger, station wagon or bus type.

Beneath the endorsement and also forming part of the policy there occurs the following somewhat significant sentence:

Except as otherwise provided in this endorsement, all limits, terms, conditions, provisions, definitions and exclusions of the policy shall have full force and effect.

The form of this endorsement was the only one which had been approved by the Superintendent of Insurance and by virtue of the provisions of s. 281 of *The Alberta Insurance Act*, R.S.A. 1955, c. 159, that was the only form which the insurer was permitted to use in relation to passenger hazard exclusion, but in my opinion, as it clearly constitutes an exception to the coverage described in the policy, it falls to be construed in accordance with the general rule

ou du dommage découlant de la propriété, de l'usage ou de la conduite de l'automobile et résultant de

BLESSURES CORPORELLES (Y COMPRIS LA MORT) OU DOMMAGES AUX BIENS

sous réserve de certaines exceptions qui ne sont pas pertinentes au litige.

Commentant cette clause de la police d'assurance, le savant juge de première instance a justement observé:

[TRADUCTION] Si nous n'allons pas plus loin que ce que prévoient les lois existantes de cette province, M. Sinclair était, suivant cette clause, assuré contre les blessures causées aux passagers, ou à un passager voyageant sur sa motocyclette.

Il y a, cependant, un avenant dit «avenant d'exclusion du risque relatif aux passagers» qui fait partie du contrat d'assurance. Cet avenant est rédigé comme suit:

[TRADUCTION] «S.E.F. No. I AVENANT D'EXCLUSION DU RISQUE RELATIF AUX PASSAGERS (automobiles autres que des automobiles du type automobile privée à passagers, station-wagon ou autobus)

Il est par les présentes entendu et convenu que l'Assureur n'est pas responsable en vertu de la section A de la présente police de la perte ou du dommage résultant de blessures corporelles (y compris la mort) subies par tout occupant de l'automobile si l'automobile est d'un type autre que le type automobile privée à passagers, station-wagon ou autobus.

Au-dessous de l'avenant et faisant également partie de la police d'assurance, on trouve la phrase suivante plutôt significative:

[TRADUCTION] Sous réserve du présent avenant, toutes les restrictions, stipulations, conditions, dispositions, définitions et exclusions de la police restent en vigueur.

La formule de cet avenant est la seule que le surintendant des assurances avait approuvée et, en vertu de dispositions de l'art. 281 du *Alberta Insurance Act*, R.S.A. 1955, c. 159, c'était la seule formule que l'assureur était autorisé à employer en ce qui concerne l'exclusion du risque relatif aux passagers, mais à mon avis, étant donné qu'elle constitue de manière évidente une exception à la protection décrite dans la police d'assurance, elle doit être interprétée

expressed by Estey J., in *Indemnity Ins. Co. of North America v. Excel Cleaning Service*², at p. 179, where he said:

It is, in such a case, a general rule to construe the language used in a manner favourable to the insured. The basis for such being that the insurer, by such clauses, seeks to impose exceptions and limitations to the coverage he has already described and, therefore, should use language that clearly expresses the extent and scope of these exceptions and limitations and, in so far as he fails to do so, the language of the coverage should obtain.

At the trial of this action evidence was tendered, subject to the respondent's objection, to the effect that the appellant's agent and the insured Sinclair understood that passenger hazard coverage was not included in the policy and that the premium had been reduced accordingly. This evidence was tendered in support of an amendment to the appellant's defence whereby it pleaded, in the alternative, that it had intended by the endorsement to exclude any coverage under the policy for passengers riding on the motor cycle and that the insured agreed to this exclusion. In rendering judgment, however, the learned trial judge found this evidence to be inadmissible and it was further noted in the reasons for judgment rendered by Mr. Justice Prowse on behalf of the Appellate Division, that:

The only conclusion that can be drawn from his (the agent's) evidence is that as the agent did not appreciate the effect of the endorsement the company now asserts a defence to the present action, an assertion that is in fact a claim for rectification based on mutual mistake.

Finding that any claim for rectification should have been brought either in a separate action or by way of counterclaim, the Appellate Division agreed that the evidence was inadmissible.

² [1954] S.C.R. 169.

conformément à la règle générale formulée par le Juge Estey dans l'arrêt *Indemnity Ins. Co. of North America c. Excel Cleaning Service*², à la p. 179, où il a déclaré:

[TRADUCTION] C'est, dans un tel cas, une règle générale que de donner aux termes employés une interprétation qui soit favorable à l'assuré. Le fondement de cette règle est que l'assureur cherche par de semblables clauses à imposer des exceptions et des restrictions à la protection qu'il a déjà décrite et, par conséquent, doit employer des termes qui expriment clairement l'étendue et l'importance de ces exceptions et restrictions, et, dans la mesure où il omet de le faire, ce sont les termes décrivant la protection qui doivent prévaloir.

Lors de l'instruction, on présenta une preuve, sous réserve de l'objection de l'intimé, en vue de démontrer que le représentant de l'appelante et l'assuré Sinclair savaient que la police d'assurance ne comprenait pas la protection contre le risque relatif aux passagers (passenger hazard) et que la prime avait été réduite en conséquence. Cette preuve a été présentée à l'appui d'une modification apportée à la défense de l'appelante par laquelle celle-ci alléguait, subsidiairement, que son intention avait été d'exclure par l'avenant toute protection en vertu de la police d'assurance à l'égard de passagers voyageant sur la motocyclette, et que l'assuré avait accepté cette exclusion. Cependant, en prononçant son jugement, le savant juge de première instance a estimé que cette preuve était irrecevable, et les motifs de jugement rédigés par M. le Juge Prowse au nom de la Division d'appel font en outre remarquer que:

[TRADUCTION] La seule conclusion que l'on peut tirer de son témoignage (celui du représentant) est qu'étant donné que le représentant n'a pas compris l'effet de l'avenant, la compagnie oppose maintenant un moyen de défense à l'action, moyen qui constitue en fait une demande en rectification fondée sur l'erreur réciproque.

Jugeant que toute demande en rectification aurait dû être introduite soit dans une action distincte soit sous forme de demande reconventionnelle, la Division d'appel a convenu que la preuve était irrecevable.

² [1954] R.C.S. 169.

At the hearing before this Court, counsel for the appellant expressly stated that he was not taking the position that rectification was an appropriate remedy and was resting his case entirely on the construction of the endorsement.

The initial contention of counsel for the appellant was that the trial judge and the Appellate Division had erred in interpreting the word "automobile" as used in the endorsement as including a "motor cycle". This contention must be considered in light of the meaning attached to the word "automobile" by s. 278(a) of the 1955 Act which was in force at the time when the policy was issued and which applied to all automobile insurance contracts made in the Province of Alberta. The said section read as follows:

278. (a) "Automobile" includes all self-propelled vehicles, their trailers, accessories and equipment but not railway rolling stock, watercraft or aircraft of any kind.

In my opinion there can be no doubt that a motor cycle is a "self-propelled vehicle" within the meaning of this subsection.

There is, however, an even more compelling argument against the appellant's contention because the passenger hazard excluded endorsement in this case relates expressly to *the* automobile and this must mean the automobile described in the application, which is Mr. Sinclair's "motor bike".

The only remaining question is whether the "motor bike" was "of other than private passenger, station wagon or bus type". The complete answer to this appears to me to be contained in the reasons for judgment of Mr. Justice Prowse where he said that:

The motor cycle was of the private passenger type, that is it had a seat for the purpose of carrying passengers and it was privately owned. It was not a commercial type of motor cycle such as we see from time to time with an enclosed sidecar and used as a delivery vehicle.

A l'audition devant cette Cour, l'avocat de l'appelante a expressément déclaré qu'il ne prenait pas comme position que la rectification constituait un redressement approprié, et qu'il basait entièrement sa cause sur l'interprétation de l'avenant.

La prétention initiale avancée par l'avocat de l'appelante a été que le juge de première instance et la Division d'appel avaient commis une erreur en interprétant le mot «automobile», tel qu'il est employé dans l'avenant, comme incluant une «motocyclette». Cette prétention doit être examinée à la lumière du sens qui est donné au mot «automobile» dans l'art. 278, al. a), de la Loi (Act) de 1955, qui était en vigueur à l'époque où la police d'assurance a été émise et qui s'appliquait à tous les contrats d'assurance automobile conclus en Alberta. Ledit article était libellé comme suit:

[TRADUCTION] 278. a) Le terme «automobile» comprend tous les véhicules mûs par eux-mêmes, leurs remorques, accessoires et appareils mais non le matériel roulant ferroviaire, les embarcations ou les aéronefs, de quelque type que ce soit.

A mon avis, il ne fait pas de doute qu'une motocyclette est un «véhicule mû par lui-même» au sens de cet alinéa.

Il existe, cependant, un argument encore plus irrésistible contre la prétention de l'appelante, étant donné que dans la présente affaire l'avenant excluant le risque relatif aux passagers se rapporte expressément à *l'automobile* et qu'il faut entendre par là l'automobile décrite dans la demande d'assurance, c'est-à-dire la «moto» de M. Sinclair.

La seule autre question consiste à savoir si la «moto» était «d'un type autre que le type automobile privée à passagers, station-wagon ou autobus». La réponse complète à cette question est, à mon avis, contenue dans les motifs de jugement de M. le Juge Prowse:

[TRADUCTION] La motocyclette était du type motocyclette privée à passagers, c'est-à-dire qu'elle était pourvue d'un siège en vue du transport de passagers et appartenait à un particulier. Ce n'était pas une motocyclette du type commercial comme celles que

I did not understand appellant's counsel to take issue with this statement of fact. He relied, however, on the argument that the words "private passenger . . . type" as they occur in the endorsement are used with reference to a motor vehicle with four wheels and capable of carrying passengers on bench seats therein and that the phrase "private passenger type automobile" is not employed in popular usage in reference to a two-wheel motor vehicle or motor bike.

In my opinion this latter contention cannot be determinative of the meaning to be given to the endorsement because, as I have said, the words "*the* automobile" as used therein must mean the automobile described in the policy which is a "1968 Triumph . . . motor bike" and in my view the endorsement is to be construed as if it had read:

"It is hereby understood and agreed that the insurer shall not be liable under Section A of this policy in respect of bodily injury to or death of any occupant of the insured Triumph motor bike if the said motor bike is of other than the private passenger . . . type."

I think it can be accepted that there are motor bikes which are not equipped for carrying passengers and I have no doubt that such an "automobile" would come within the exception, but Sinclair's motor bike was so equipped and as it was the automobile referred to in the endorsement, I am satisfied that it does not come within the exclusion therein referred to.

It was suggested by appellant's counsel that if the word "automobile" in the endorsement were so broadly interpreted as to include the motor bike in question, it would result in the endorsement having no meaning, but I cannot give effect to this contention because I can envisage a great many self-propelled vehicles such as tractors and other farm equipment and vehicles used for road building and construction work

nous voyons de temps en temps, munies d'un sidecar fermé et utilisées comme voitures de livraison.

Je n'ai pas compris que l'avocat de l'appelante contestait cet exposé de faits. Il s'est, cependant, appuyé sur l'argument suivant lequel les termes «type . . . privée à passagers» qu'on trouve dans l'avenant sont employés relativement aux véhicules automobiles à quatre roues capables de transporter des passagers sur des banquettes et les termes «automobile du type automobile privée à passagers» ne sont pas utilisés dans l'usage populaire relativement à une moto ou à un véhicule automobile à deux roues.

A mon avis, ce dernier argument ne peut être déterminant quant au sens qui doit être donné à l'avenant étant donné que, comme je l'ai dit, le terme «l'automobile», tel qu'il est employé dans cet avenant, doit signifier l'automobile décrite dans la police d'assurance, qui est une «moto Triumph 1968», et, à mon avis, il convient d'interpréter l'avenant comme si les termes de celui-ci étaient les suivants:

[TRADUCTION] «Il est par les présentes entendu et convenu que l'Assureur n'est pas responsable en vertu de la section A de la présente police de la perte ou du dommage résultant de blessures corporelles (y compris la mort) subies par tout occupant de la moto Triumph assurée si ladite moto est d'un type autre que le type moto privée à passagers.»

Je pense que l'on peut admettre qu'il existe des motocyclettes qui ne sont pas équipées pour transporter des passagers, et je ne doute pas que semblable «automobile» serait visée par l'exception, mais la motocyclette de Sinclair était équipée pour en transporter et comme il s'agissait de l'automobile mentionnée dans l'avenant, je suis convaincu qu'elle ne tombe pas sous le coup de l'exclusion que prévoit cet avenant.

L'avocat de l'appelante a laissé entendre que si le mot «automobile» dans l'avenant était interprété d'une manière aussi large qu'il puisse inclure la moto en question, il en résulterait que l'avenant n'aurait plus de sens, mais je ne peux pas accepter ce point de vue car je puis voir qu'un grand nombre de véhicules mûs par eux-mêmes, tels que les tracteurs et autres véhicules de ferme et les véhicules utilisés dans l'aména-

which are automobiles within the meaning of s. 278(a) and yet could properly be said to be excluded as not being of the "private passenger . . . type".

It was pointed out by counsel for the respondent that if the endorsement had the effect of excluding Sinclair's "motor bike" from passenger hazard coverage, it would follow that the insured would also be excluded from the third party liability coverage afforded by s. 5(d) of the policy itself, in relation to automobiles "other than the described automobile while personally driven by the Insured." This section of the policy reads as follows:

5. In this Policy except where stated to the contrary the words "the automobile" mean:

(a) The Described Automobile—an automobile, trailer or semi-trailer specifically described in the Policy or within the description of insured automobiles set forth therein.

(d) Any Automobile of the Private Passenger or Station Wagon type, other than the described automobile, while personally driven by the Insured, or by his or her spouse if residing in the same dwelling premises as the Insured, provided that

(i) The described automobile is of the private passenger or station wagon type.

In my view the words "private passenger . . . type" must be given the same meaning wherever they occur in the policy and it is to be remembered that the insurer agreed that "except as otherwise provided in this endorsement, all . . . provisions . . . of the policy shall have full force and effect". It would not, in my view, be consistent with this undertaking to treat the terms of the "passenger hazard" endorsement as eliminating the coverage provided in s. 5(d) of the policy in relation to third party liability when the insured was not driving the "automobile" insured, but another automobile of the same kind. I regard this as a further indication of the fact that the "motor bike" here in question was an automobile of the "private

gement des routes et la construction, constituent des automobiles au sens de l'art. 278, al. a), et, pourtant, pourraient à juste titre être considérés comme exclus pour le motif qu'ils n'appartiennent pas au «type . . . privé à passagers».

L'avocat de l'intimé a fait remarquer que si l'avenant avait pour effet d'exclure la «moto» de Sinclair de la protection contre le risque relatif aux passagers, il s'ensuivrait que l'assuré serait également exclu de la protection contre le risque «responsabilité civile» offerte par la police elle-même en son al. d) de l'art. 5 relativement aux automobiles «autre[s] que l'automobile décrite, pendant [qu'elles sont] conduite[s] personnellement par l'Assuré». Cette partie de la police d'assurance est rédigée comme suit:

[TRADUCTION] 5. Dans la présente police, sauf indication contraire, le mot «l'automobile» comprend:

a) L'automobile décrite—une automobile, remorque ou semi-remorque spécifiquement décrite dans la police ou tombant dans la description des automobiles assurées qui y figure.

d) Toute automobile du type automobile privée à passagers ou station-wagon, autre que l'automobile décrite, pendant qu'elle est conduite personnellement par l'Assuré ou son conjoint, s'il demeure dans les mêmes locaux d'habitation que l'Assuré, à condition

(i) que l'automobile décrite soit une automobile du type automobile privée à passagers ou station-wagon.

A mon avis, on doit donner le même sens aux termes «type . . . privée à passagers» toutes les fois qu'ils figurent dans la police d'assurance, et il faut se rappeler que l'assureur a convenu que «sous réserve du présent avenant, toutes . . . dispositions . . . de la police restent en vigueur». A mon avis, il ne serait pas conforme à cet engagement de considérer les termes de l'avenant concernant le «risque relatif aux passagers» comme limitant la protection «responsabilité civile» que donne, lorsque l'assuré conduit non pas «l'automobile» assurée, mais une autre automobile de même genre, l'art. 5, al. d), de la police d'assurance. J'y vois une indication supplémentaire qui confirme que la «moto» dont il est question ici était une automobile de

passenger . . . type" within the meaning of the policy as a whole and therefore of the endorsement which formed a part of it.

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

The judgment of Judson and Pigeon JJ. was delivered by

PIGEON J. (*dissenting*)—The facts of this case are stated in the reasons of Ritchie J. which I have had the advantage of reading.

In my view, the question in this case is whether the insured motorcycle, being provided with a seat for a passenger, can be said to be an automobile of "the private passenger, station wagon or bus type" within the meaning of the Passenger Hazard Excluded Endorsement. It is clear that the motor cycle is an "automobile" within the meaning of the policy and also that this particular "automobile" was adapted to carry a passenger. It was also undoubtedly a private, not a commercial type of vehicle. However, the endorsement does not relate to any private passenger carrying automobile, but to a "private passenger, station wagon or bus type". In this context, can a motor cycle with a passenger seat reasonably be understood to be included in this description? It is obviously not a station wagon or a bus which are both closed body vehicles. Then, can a motor cycle be brought within the description of "a private passenger type" of automobile? In my view, this expression does not carry such a meaning. No one, I think, would so understand it. We must not be misled by the extended meaning of "automobile" in the policy. The expression used in the endorsement is "private passenger type".

It is of some importance that the word "type" is found in the description of the insured automobile on the first page of the policy. This

«type . . . privée à passagers» au sens de la police d'assurance dans son ensemble et donc de l'avenant qui en faisait partie.

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

Le jugement des Juges Judson et Pigeon a été rendu par

LE JUGE PIGEON (*dissident*)—Les faits de la présente affaire sont exposés dans les motifs de M. le Juge Ritchie que j'ai eu l'avantage de lire.

A mon avis, la question qui se pose ici est de savoir si l'on peut dire de la motocyclette assurée, pourvue d'un siège pour un passager, qu'il s'agit d'une automobile du [TRADUCTION] «type automobile privée à passagers, station-wagon ou autobus» au sens de l'avenant dit d'exclusion du risque relatif aux passagers. Il est clair que la motocyclette est une «automobile» au sens de la police d'assurance et également que cette «automobile» particulière était adaptée pour le transport d'un passager. Il s'agissait aussi, sans aucun doute, d'un véhicule de type privé et non de type commercial. Cependant, l'avenant ne vise pas toute automobile privée qui transporte des passagers, mais une automobile du «type automobile privée à passagers, station-wagon ou autobus». Dans ce contexte, une motocyclette pourvue d'un siège pour passager peut-elle raisonnablement être comprise dans cette description? Il ne s'agit pas, évidemment, d'une station-wagon ou d'un autobus, qui sont tous les deux des véhicules à carrosserie fermée. Peut-on, alors, faire entrer une motocyclette dans la description d'une automobile du «type automobile privée à passagers»? A mon avis, cette expression ne comporte pas un tel sens. Je pense que nul ne la comprendrait ainsi. Nous ne devons pas nous laisser induire en erreur par le sens élargi donné au mot «automobile» dans la police d'assurance. L'expression qui est employée dans l'avenant est «type automobile privée à passagers».

Il est assez important de noter que le mot «type» figure dans la description de l'automobile assurée donnée à la première page de la

is under item 3, "Particulars of the Described Automobile". After "Model Year, Trade name, Serial No., No. of Cyl.", the heading is "Type of Body" and under this there was written in "MOTOR BIKE". In my view, the type contemplated in the endorsement is the type of body in the description. If the insured automobile was a station wagon or bus, one of those expressions would undoubtedly be there, and if it was a passenger vehicle, as this is commonly understood, there would be such a description or some word such as Coupe, Sedan, Hardtop, Convertible. In view of the wording of the description of the automobile and of the endorsement which certainly must be taken together, the question must be: Can a "motor bike" be understood as describing a private passenger type? I do not think so.

In my view, one must also consider that, to construe the endorsement as not excluding the passenger coverage in respect of the insured motorcycle will completely nullify it. The suggestion that some possibilities of application would remain if the named insured was driving a truck and was covered by some provision applicable to exceptional circumstances appears to me far-fetched and completely unrealistic. This would clearly not justify the reduction in premium that was allowed in consideration of the endorsement (\$62 instead of \$103). In *Indemnity Ins. Co. of North America v. Excel Cleaning Service*³, at pp. 177 - 178, Estey J. said:

The respondent described its business as an "on location cleaning service." The cleaning equipment is taken to the home or premises of the customer and the work of cleaning completed on his premises. If the above-quoted evidence to the effect that the respondent took complete charge of the front room and did the furniture and rug therein is construed as the appellant contends it should be, then in its submission the respondent had in this case "care, custody or control" of everything in the room and,

police d'assurance. On le trouve au poste 3 [TRANSLATION] «Description de l'automobile». Après les indications «Année du modèle, marque, N° de série, nombre de cylindres», la rubrique qui suit est «Type de carrosserie» et au-dessous est écrit le mot «MOTO». A mon avis, le type envisagé dans l'avenant est le type de carrosserie indiqué dans la description. Si l'automobile assurée était une station-wagon ou un autobus, une de ces expressions y figurerait à coup sûr et s'il s'agissait d'un véhicule à passagers, tel qu'on l'entend ordinairement, il y aurait semblable description ou une mention comme: Coupé, Berline, Hardtop, Décapotable. Tenant compte des termes employés dans la description de l'automobile et dans l'avenant, lesquels doivent certainement être considérés ensemble, la question doit être celle-ci: une «moto» peut-elle être considérée comme étant la description d'un véhicule de type «automobile privée à passagers»? Je ne le pense pas.

A mon avis, il faut également considérer qu'interpréter l'avenant comme n'excluant pas la protection relative aux passagers en ce qui concerne la motocyclette assurée a pour effet de le rendre sans valeur. La prétention que certaines possibilités d'application subsisteraient si l'assuré nommément désigné conduisait un camion et était protégé par une disposition visant des circonstances exceptionnelles, me semble plutôt forcée et nullement réaliste. Cela ne justifierait certainement pas la réduction de prime qui a été accordée en contrepartie de l'avenant (\$62 au lieu de \$103). Dans l'arrêt *Indemnity Ins. Co. of North America c. Excel Cleaning Service*³, aux pp. 177-178, M. le Juge Estey a déclaré:

[TRANSLATION] L'intimée a décrit son entreprise comme «un service de nettoyage sur place». Le matériel de nettoyage est apporté au domicile ou dans les locaux du client et les opérations de nettoyage sont exécutées sur place. Si l'on donne au témoignage précité, portant que l'intimée s'est chargée entièrement de la pièce de devant et a nettoyé les meubles et le tapis qui s'y trouvaient, l'interprétation qu'aux dires de l'appelante il conviendrait de lui donner, alors suivant la prétention de celle-ci l'intimée a eu

³ [1954] S.C.R. 169.

³ [1954] R.C.S. 169.

therefore, so far as this and, one would gather, the great majority of its cleaning jobs are concerned the respondent would have no coverage, notwithstanding the comprehensive character of the language used in Coverage B, and particularly the phrase "arising out of the work of the insured." Such a construction would largely, if not completely, nullify the purpose for which the insurance was sold—a circumstance to be avoided, so far as the language used will permit. *Cornish v. The Accident Insurance Co.*, (1889), 23 Q.B.D. 453, where at p. 456 Lindley L.J. stated:

The object of the contract is to insure against accidental death and injuries, and the contract must not be construed so as to defeat that object, nor so as to render it practically illusory.

In the present case, I would similarly say that the obvious purpose of the Passenger Hazard Exclusion Endorsement could not be other than to relieve the insurer from responsibility for damages to be suffered by a passenger on the motor cycle being insured. This could not fail to be understood by the insured. He certainly could not believe that the endorsement would lessen the premium and leave the coverage intact for the passenger on the one vehicle that was being insured.

Although the parties in stipulating for automobile insurance coverage were restricted by the obligation to use only approved forms and no other passenger hazard exclusion endorsement form was available, the situation is not the same as if one had to construe a statute or regulation. Here, we are dealing with a contract and, in the circumstances of this case, the claimant has no higher rights than the insured himself would have. Between the parties to a contract, the dominant principle is that the Court must seek to give effect to their intention. The purpose of construction is to ascertain what the bargain was and to give effect to this bargain. Here, it appears perfectly clear to me that the bargain was that in consideration of the substantially reduced premium, the policy would not cover the passenger hazard on the deceased's motor cycle.

dans la présente affaire «le soin, la garde et le contrôle» de tout ce qui se trouvait dans la pièce, et, par conséquent, en ce qui concerne ce travail et, si je comprends bien, la grande majorité des travaux de nettoyage qu'elle effectue, l'intimée n'aurait pas de protection, nonobstant le caractère très large des termes utilisés dans la protection B, en particulier l'expression «découlant de l'activité de l'Assuré». Une telle interprétation annulerait en grande partie, sinon totalement, l'objet pour lequel l'assurance est vendue—une situation qui doit être évitée, dans la mesure où les termes employés le permettent. Arrêt *Cornish v. The Accident Insurance Co.*, (1889), 23 Q.B.D. 453, où, à la p. 456, le Juge Lindley a déclaré:

[TRADUCTION] L'objet du contrat est d'assurer contre une mort accidentelle et des blessures, et le contrat ne doit pas être interprété d'une manière telle qu'il détruise cet objet, ou le rende pratiquement illusoire.

Dans la présente affaire, je dirais de façon semblable que l'objet évident de l'avenant d'exclusion du risque relatif aux passagers ne pouvait être que de décharger l'assureur de l'obligation résultant des dommages que pourrait subir un passager de la motocyclette qu'on assurait. Cela, l'assuré ne pouvait pas ne pas le comprendre. Il ne pouvait certainement pas penser que l'avenant diminuerait la prime tout en laissant intacte la protection relative aux passagers du véhicule unique que l'on assurait.

Bien que les parties se soient trouvées contraintes, dans leurs stipulations d'assurance automobile, de n'employer que des formules approuvées, et qu'aucune autre formule d'avenant d'exclusion du risque relatif aux passagers n'ait été disponible, la situation n'est pas la même que si l'on avait à interpréter une loi ou un règlement. Nous avons ici un contrat et, dans les circonstances de l'espèce, le demandeur n'a pas de droits plus grands que ceux que l'assuré aurait lui-même. A l'égard des parties contractantes, le principe dominant est que la Cour doit chercher à donner effet à leur intention. L'interprétation du contrat a pour objet de déterminer quelles sont les clauses du marché et de les appliquer. Dans le présent cas, le marché me semble parfaitement clair: en échange d'une réduction considérable du montant de la prime, la police d'assurance ne couvrira pas le risque

I would allow the appeal. With respect to the order to be made and the disposition of costs, it should be noted that, after the filing of the statement of defence denying the coverage, the Administrator of *The Motor Vehicle Accident Claims Act* was joined as a party to the action as a defendant, by order of Milvain C.J., dated March 30, 1972, on the following basis:

UPON it appearing that if there were no such coverage and if the alleged policy of insurance did not provide indemnity to the said George William Sinclair, that then, the Administrator of the *Motor Vehicle Accident Claims Act*, pursuant to the provisions of that Act would be liable to indemnify the Plaintiff.

The Administrator thereafter took an active part in the case being in fact the real claimant against the insurer. He was the respondent represented by counsel in this Court having filed a factum as respondent.

I would therefore allow the appeal, set aside the judgments of the Appellate Division and of the Supreme Court of Alberta, declare that the insurance policy did not cover the loss sustained by the respondent Daniel Twa, and order that the latter's costs in all Courts as well as those of Co-operative Fire and Casualty Company in all Courts be paid by the Administrator of *The Motor Vehicle Accident Claims Act*.

Appeal dismissed with costs, JUDSON and PIGEON JJ. dissenting.

Solicitor for the defendant, appellant: R. E. Hyde, Edmonton.

Solicitor for the plaintiff, respondent: D. A. MacDonald, Lacombe.

Solicitor for the respondent, the Administrator of The Motor Vehicle Accident Claims Act: R. Cipin, Edmonton.

relatif aux passagers voyageant sur la motocyclette du défunt.

Je suis d'avis d'accueillir le pourvoi. En ce qui concerne la décision qui doit être rendue et l'adjudication des dépens, il est à noter qu'après la production de la défense qui a nié la protection, l'administrateur du *Motor Vehicle Accident Claims Act* a été joint comme partie à l'action à titre de défendeur par une ordonnance du Juge en chef Milvain rendue le 30 mars 1972 sur la base suivante:

[TRADUCTION] VU qu'il appert qu'advenant qu'il n'y ait pas de protection semblable et que le contrat d'assurance allégué n'ait pas prévu d'indemnité pour ledit George William Sinclair, l'administrateur du *Motor Vehicle Accident Claims Act*, conformément aux dispositions de cette loi, sera alors tenu d'indemniser le demandeur.

L'administrateur, par la suite, a pris une part active à l'affaire, étant, en fait, la véritable partie réclamante contre l'assureur. Il a été l'intimé représenté par avocat en cette Cour, ayant produit un factum à titre d'intimé.

Je suis par conséquent d'avis d'accueillir le pourvoi, d'infirmer les jugements de la Division d'appel et de la Cour suprême de l'Alberta, de déclarer que la police d'assurance ne couvrirait pas la perte subie par l'intimé Daniel Twa, et d'ordonner que les dépens de ce dernier en toutes les cours, de même que ceux de la Co-operative Fire and Casualty Company en toutes les cours, soient payés par l'administrateur du *Motor Vehicle Accident Claims Act*.

Appel rejeté avec dépens, les JUGES JUDSON et PIGEON étant dissidents.

Procureur de la défenderesse, appelante: R. E. Hyde, Edmonton.

Procureur du demandeur, intimé: D. A. MacDonald, Lacombe.

Procureur de l'intimé, l'administrateur du Motor Vehicle Accident Claims Act: R. Cipin, Edmonton.