

The Western Assurance Company
(Defendant) Appellant;

and

Jean-Paul Desgagnés (Plaintiff) Respondent.

1974: October 10; 1974: December 19.

Present: Martland, Ritchie, Pigeon, Beetz and de Grandpré JJ.

ON APPEAL FROM THE COURT OF QUEEN'S BENCH, APPEAL SIDE, PROVINCE OF QUEBEC

Insurance—Marine insurance of carrier—Liability clause where cargo carried on deck at shipper's risk—Verbal contract between shipper and carrier—Carrier would have been liable in case of written contract placing cargo on deck at shipper's risk—Insurer's liability.

An award was made against respondent in its capacity of carrier, in proceedings instituted against it by the shipper, following a loss attributed to instability of the vessel resulting from placing an excessive load on deck as compared with cargo in the holds. The contract of carriage between the carrier and the shipper was a verbal one. Respondent, basing its action on a contract of marine insurance, sought to be indemnified by appellant. Appellant company refused, pointing out that the loss did not fall within the cover provided by the policy which excluded liability for any cargo on deck. The lower Courts ordered appellant to indemnify respondent. Hence the appeal to this Court.

Held: The appeal should be dismissed.

The insurance agreement stipulates that the insurer's liability shall be limited to such as would exist if there were a bill of lading providing that cargo shall be at shipper's risk if carried on deck. The expression "at shipper's risk" does not preclude the carrier's liability to the shipper for unseaworthiness of the vessel. The instability established in this case constituted unseaworthiness and the insurer must be held liable.

The appellant cannot escape liability on the ground that the respondent had at his disposal a bill of lading under which he could have successfully contested the shipper's claim, a bill of lading precluding all recourse based on unseaworthiness. The policy did not impose such a bill of lading on the insured.

The Western Assurance Company
(Défenderesse) Appelante;

et

Jean-Paul Desgagnés (Demandeur) Intimé.

1974: le 10 octobre; 1974: le 19 décembre.

Présents: Les juges Martland, Ritchie, Pigeon, Beetz et de Grandpré.

EN APPEL DE LA COUR DU BANC DE LA REINE, PROVINCE DE QUÉBEC

Assurance—Assurance maritime de voiturier—Clause de responsabilité en cas de transport de cargaison en pontée au risque de l'expéditeur—Contrat verbal entre expéditeur et voiturier—Voiturier serait responsable en cas de contrat écrit mettant cargaison en pontée au risque de l'expéditeur—Responsabilité de l'assureur.

L'intimé a été condamné en qualité de voiturier dans les procédures intentées contre lui par l'expéditeur à la suite d'une perte attribuée à l'instabilité du navire résultant d'un chargement trop pesant sur le pont par rapport à la cargaison dans les cales. Le contrat de transport entre le voiturier et l'expéditeur était verbal. L'intimé, invoquant un contrat d'assurance maritime, a demandé à l'appelante de l'indemniser. La compagnie appelante a refusé en affirmant que la perte n'était pas visée par la couverture de la police, celle-ci excluant toute responsabilité à l'égard d'une cargaison en pontée. Les Cours inférieures ont condamné l'appelante à indemniser l'intimé. D'où le pourvoi à cette Cour.

Arrêt: Le pourvoi doit être rejeté.

La convention d'assurance stipule que la responsabilité de l'assureur sera limitée à celle qui existerait s'il y avait un connaissement prévoyant que la cargaison sera au risque de l'expéditeur si elle est arrimée en pontée. L'expression «au risque de l'expéditeur» n'écarte pas la responsabilité du transporteur envers l'expéditeur pour le mauvais état de navigabilité du navire. L'instabilité prouvée en l'espèce constituait mauvais état de navigabilité et l'assureur doit être condamné.

L'appelante ne peut échapper à sa responsabilité parce que l'intimé avait à sa disposition une formule de connaissement qui lui aurait permis de contester victorieusement la réclamation de l'expéditeur, ce connaissement écartant tout recours fondé sur le mauvais état de navigabilité. L'emploi de cette formule n'a pas été imposé à l'assuré par la police d'assurance.

Svenssons Travaruaktiebolag v. Cliffe Steamship Company, 41 Ll. L. Rep. 262; [1932] 1 K.B. 490, referred to.

APPEAL from a judgment of the Court of Queen's Bench, Appeal Side, Province of Quebec, affirming a judgment of the Superior Court. Appeal dismissed.

R. G. Chauvin, Q.C., for the defendant, appellant.

R. Gaudreault, for the plaintiff, respondent.

The judgment of the Court was delivered by

DE GRANDPRÉ J.—By its action, based on a contract of marine insurance, respondent is seeking to be indemnified by appellant (Western) for an award made against it in its capacity of carrier, in proceedings instituted by the shipper, Canada Steamship Lines Ltd. (C.S.L.). The decision in *Canada Steamship Lines Ltd. v. Desgagnés* is reported in [1967] 2 Ex. C.R. 234.

For purposes of the case at bar it suffices to note the following facts:

- the contract of carriage between Desgagnés and C.S.L. was a verbal one;
- this contract concerned 152 metal plates;
- the plates were loaded on the deck of the vessel *Fort Carillon* by C.S.L. employees;
- at about 8.55 p.m. on September 12, 1961, the vessel left Montreal for Lauzon and a few hours later, near Contrecoeur, while moving in calm waters, it listed and 148 of the plates fell into the sea;
- the loss is attributable to instability of the vessel resulting from placing an excessive load on deck as compared with cargo in the holds.

On July 20, 1962, the insurer refused to indemnify its policy-holder, pointing out that:

We are satisfied that the loss is not one which would fall within the cover provided by our policy. As you are aware, the policy provides that cargo carried on deck is carried thereon at the shipper's risk. We can find nothing in the present situation to obviate this part of the policy . . .

Arrêt mentionné: *Svenssons Travaruaktiebolag c. Cliffe Steamship Company*, 41 Ll. L. Rep. 262; [1932] 1K.B. 490.

APPEL d'un jugement de la Cour du banc de la reine, province de Québec, confirmant un jugement de la Cour supérieure. Appel rejeté.

R. G. Chauvin, c.r., pour la défenderesse, appelante.

R. Gaudreault, pour le demandeur, intimé.

Le jugement de la Cour a été rendu par

LE JUGE DE GRANDPRÉ—Par son action, fondée sur un contrat d'assurance maritime, l'intimé demande à l'appelante (Western) de l'indemniser d'une condamnation prononcée contre lui en qualité de voiturier dans les procédures intentées par l'expéditeur, Canada Steamship Lines Ltd. (C.S.L.). Le jugement dans l'affaire *Canada Steamship Lines Ltd. c. Desgagnés* est rapporté à [1967] 2 R.C. de l'E. 234.

Pour les fins du litige, il suffit de rappeler les faits suivants:

- le contrat de transport entre Desgagnés et la C.S.L. était verbal;
- ce contrat portait sur 152 pièces de métal;
- ces pièces furent chargées sur le pont du navire *Fort Carillon* par les employés de la C.S.L.;
- le 12 septembre 1961, vers 20.55 heures, le navire quitta Montréal pour Lauzon et quelques heures plus tard, près de Contrecoeur, alors que le navire naviguait en eaux calmes, il donna de la bande et 148 des pièces tombèrent à la mer;
- cette perte doit être attribuée à l'instabilité du navire, résultant d'un chargement trop pesant sur le pont par rapport à la cargaison dans les cales.

Dès le 20 juillet 1962, l'assureur refusa d'indemniser son assuré en s'exprimant comme suit:

[TRADUCTION] Il est établi à notre satisfaction que la perte n'en est pas une visée par la couverture que prévoit notre police. Vous n'êtes pas sans savoir que la police prévoit que la cargaison transportée en pontée est transportée ainsi au risque de l'expéditeur. Nous ne voyons rien dans la situation présente qui soit de nature à obvier à cette partie de la police . . .

In its written defence in respect of respondent's action appellant insurer re-affirmed its position. The clause on which it relies is the following:

CARRIAGE OF CARGO

It is understood and agreed that liability hereunder shall be limited to such as would exist if there were a charter party, bill of lading or contract of affreightment containing

- (a) A provision that shipments are subject either to the Harter Act 1893 or to the (U.S.A.) Carriage of Goods by Sea Act 1936 if from a United States port, or to the (Canadian) Water Carriage of Goods Act 1936 if from a Canadian port, and also to the minimum valuations per package of freight unit and to all the exemptions from liability permitted by said Acts;
- (b) A negligence general average clause reading: "In the event of accident, danger, damage, or disaster before or after commencement of the voyage, resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequences of which, the shipowner is not responsible, by statute or contract or otherwise, the shippers, consignees or owners of the cargo shall contribute with the shipowner in general average to the payment of any sacrifices, losses or expenses of a general average nature that may be made or incurred and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the cargo";
- (c) A provision that cargo shall be at shipper's risk if carried on deck;
- (d) A clause providing that the Assured and the Vessel named herein shall have the benefit of all statutory limitations and exemptions from liability permitted to vessel owners;
- (e) A *Liberties Clause* commonly used in the trade in which the Vessel is engaged;
- (f) Such clauses, if any, as are required by law to be stated therein;

It is this clause which was examined by the Superior Court and the Court of Appeal in the light of the facts contained in admissions signed by the parties, documents which need not be reproduced for the purposes of this appeal. Their examination led the Quebec Courts to find in favour of respondent, and I should say at once that I concur

Dans sa défense écrite à l'action de l'intimé, l'assureur appelant a réaffirmé sa position. La clause sur laquelle il s'appuie est la suivante:

[TRANSLATION] TRANSPORT DE CARGAISON

Il est entendu et convenu que la responsabilité en vertu des présentes sera limitée à celle qui existerait s'il y avait charte-partie, connaissance ou contrat d'affrètement contenant

- (a) une disposition prévoyant que les envois sont assujettis soit au Harter Act 1893 ou au Carriage of Goods by Sea Act (U.S.A.) 1936 s'ils sont d'un port des États-Unis, soit à la Loi (canadienne) sur le transport des marchandises par eau, 1936, s'ils sont d'un port canadien, et également aux évaluations minimum par colis ou unité de fret et à toutes les exonérations de responsabilité permises per lesdites lois;
- (b) Une clause *Negligence-avaries communes* se lisant comme suit: «Advenant accident, danger, dommage, ou désastre avant ou après le commencement du voyage, résultant de quelque cause que ce soit, due à la négligence ou non, et pour laquelle, ou pour les conséquences de laquelle, le propriétaire du navire n'est pas responsable, en vertu d'une loi ou d'un contrat ou autrement, les expéditeurs, consignataires ou propriétaires de la cargaison contribueront avec le propriétaire du navire en avaries communes au paiement de tout sacrifice, toute perte ou haute dépenses d'avaries communes qui pourront avoir été faits ou encourus et paieront les frais de sauvetage et frais spéciaux encourus relativement à la cargaison»;
- (c) Une disposition prévoyant que la cargaison sera au risque de l'expéditeur si elle est arrimée en pontée;
- (d) Une clause prévoyant que l'Assuré et le navire nommé aux présentes bénéficieront de toutes les limitations et exonérations statutaires de responsabilité permises en faveur des propriétaires de navires;
- (e) Une *Liberties Clause* communément utilisée dans le commerce dans lequel le navire est engagé;
- (f) Les clauses que la loi peut exiger que l'on y insère;

C'est cette clause qui fut étudiée par la Cour supérieure et par la Cour d'appel à la lumière des faits contenus dans les admissions signées par les parties, document qu'il n'est pas nécessaire de reproduire pour l'intelligence de cet appel. Cette étude a amené les tribunaux du Québec à conclure en faveur de l'intimé et je dirai tout de suite que je

in that conclusion, though I am unable to subscribe to several of the reasons stated by the Superior Court and the Court of Appeal.

The only clause of the agreement that can be relied on by the insurer is para. (c), which concerns carriage on deck. It elected to limit its liability by stipulating what any contract of carriage would be deemed to contain, and in that stipulation it indicated specifically, in para. (c), what the contract of carriage would be deemed to contain with respect to goods on deck. It therefore cannot maintain that para. (a) imposes a wider provision, for the same kind of carriage, than this specific clause.

The liability of the insurer is thus limited to certain specific cases. The policyholder and his clients may make whatever legal agreements they please, but as between the policyholder and the insurer, the liability of the latter must be examined in the light of what the policyholder's position would have been if he had issued the document prescribed by the aforementioned clause. In the case at bar, therefore, the only problem for solution is the following: would Desgagnés have been liable to C.S.L. in the circumstances of the incident if a written contract of carriage had stipulated that the metal plates were to be carried on deck, and at the risk of the shipper? I have already indicated that this question must be answered in the affirmative. Appellant argued that it certainly should not be required to indemnify Desgagnés, because the latter had at his disposal a bill of lading form containing the following stipulation:

[TRANSLATION] CARGO ON DECK: The goods covered by this bill of lading may be stowed on or under the deck at the discretion of the carrier; and when they are stowed on deck they shall, by virtue of this provision, be deemed to be stated as being so stowed, even without any specific statement to this effect on the face of the bill of lading. With respect to goods stowed on deck, the carrier assumes no liability for any loss, damage or delay resulting from any cause whatever, including negligence or unseaworthiness at departure or at any time during the voyage.

partage cette conclusion, tout en ne pouvant me rallier à plusieurs des motifs exprimés par la Cour supérieure et par la Cour d'appel.

La seule clause de la convention que l'assureur peut invoquer est l'al. (c) qui traite du transport en pontée. Il a choisi de circonscrire ses obligations en stipulant ce que sera censé contenir tout contrat de transport et dans cette stipulation il a énoncé, de façon particulière à l'al. (c), ce que le contrat de transport doit être censé contenir quant aux marchandises sur le pont. Il ne peut donc pas prétendre que l'al. (a) impose pour ce même genre de transport une clause plus extensive que cette disposition particulière.

La responsabilité de l'assureur est donc restreinte à certains cas précis. L'assuré et ses clients peuvent faire toutes les conventions légales qui leur plaisent mais, entre l'assuré et l'assureur, la responsabilité de ce dernier doit être examinée à la lumière de ce qu'aurait été la situation de l'assuré s'il avait émis le document prescrit par la clause précitée. En l'espèce, l'unique question à résoudre est donc la suivante: La responsabilité de Desgagnés dans les circonstances de l'événement aurait-elle été engagée envers la C.S.L. si un contrat écrit de transport avait stipulé que les pièces de métal seraient transportées en pontée et qu'elles seraient au risque de l'expéditeur? J'ai déjà indiqué que cette question doit recevoir une réponse affirmative. L'appelante nous a soumis qu'elle ne saurait être appelée à indemniser Desgagnés parce que celui-ci avait à sa disposition une formule de connaissement dans laquelle on retrouve la stipulation suivante:

CARGAISON EN PONTÉE:—Les marchandises couvertes par ce connaissement peuvent être arrimées sur ou sous le pont à la discrétion du Voiturier; et lorsqu'elles sont chargées en pontée elles sont, en vertu de cette disposition, censées être déclarées comme étant ainsi chargées en pontée, et ceci même si aucune mention spécifique à cet effet n'appert à la face de ce connaissement. Relativement à cette cargaison en pontée, le Voiturier n'assume aucune responsabilité quant aux pertes, avaries ou aux retards résultant de toutes causes que ce soit, y compris la négligence ou le mauvais état de navigabilité au départ ou n'importe quel moment du voyage.

In my view the liability of Western should not be examined in light of a bill of lading containing a general stipulation excluding liability for any cargo on deck, "including negligence or unseaworthiness". That was not the insurance agreement between the parties. The agreement was much more limited in scope: by its terms, the insurer is liable to its policyholder whenever the latter would himself have been liable to the shipper if the contract of carriage had contained a stipulation that cargo on deck was carried at the risk of the shipper.

Put otherwise, the insurer never said to the policyholder that the insurance contract would not indemnify him in any event of damage to cargo carried on deck. On the contrary, the text indicates that the said compensation would be paid for all damages not excluded by a bill of lading "at shipper's risk".

This expression has a well-defined meaning, and it does not preclude the carrier's liability to the shipper for unseaworthiness of the vessel. On this point we need only refer to the opinion of Lord Wright in *Svenssons Travaruaktiebolag v. Cliffe Steamship Company*¹, wherein he said the following at p. 498:

It is quite clear, in my judgment, on the authorities as they now stand, that the words 'at charterers' risk', standing alone and apart from any other exception in the charterparty, do not excuse the shipowner in the case of a loss due to the breach of warranty of seaworthiness. That, if it needed authority, is clearly laid down by the Court of Appeal in *The Galileo* [1914] P. 9, and I do not find any reason to qualify that conclusion by anything that I find in the decision of the same case in the House of Lords, [1915] A.C. 199.

The finding in *Galileo*, [1914] P. 9 was as follows:

that the defendants were liable to make good to the plaintiffs the loss they had sustained by the sinking of the lighter through unseaworthiness, the question being one of the construction of the through bill of lading, and the words 'at shipper's risk' referred to other risks than

¹ 41 Ll.L. Rep. 262, [1932] 1 K.B. 490.

Je ne crois pas que la responsabilité de la Western doive être examinée à la lumière d'un connaissement contenant une stipulation générale de non responsabilité pour toute cargaison en pontée, «y compris la négligence ou le mauvais état de navigabilité». Ce n'est pas là la convention d'assurance entre les parties. Cette convention va beaucoup moins loin et l'assureur, d'après ses termes, est responsable envers son assuré chaque fois que celui-ci serait lui-même responsable envers l'expéditeur si le contrat de transport avait contenu une stipulation mettant au risque de l'expéditeur la cargaison en pontée.

En d'autres termes, l'assureur n'a jamais dit à son assuré que le contrat d'assurance ne l'indemniserait en aucun cas d'un dommage à la cargaison transportée en pontée. Au contraire, par le jeu du texte, il lui a affirmé qu'une indemnité lui serait versée pour tous les dommages non exclus par un connaissement «au risque de l'expéditeur».

Cette expression a un sens bien défini et elle n'écarte pas la responsabilité du transporteur envers l'expéditeur pour le mauvais état de navigabilité du navire. Sur ce point, il suffit de référer à l'opinion émise par Lord Wright dans le *Svenssons Travaruaktiebolag c. Cliffe Steamship Company*¹, où il affirme ce qui suit à la p. 498:

[TRADUCTION] Il est très clair, à mon avis, d'après l'état actuel de la jurisprudence, que les mots «au risque des affréteurs», pris isolément et indépendamment de toute autre exception dans la charte-partie, n'excusent pas le propriétaire de navire en cas de perte due à la violation de la garantie de bon état de navigabilité. Cela, si tant est qu'il faille un précédent, est clairement formulé par la Cour d'appel dans l'affaire *The Galileo* [1914] P. 9, et je ne vois aucune raison d'atténuer cette conclusion par ce que j'ai pu trouver dans la décision rendue par la Chambre des Lords dans la même affaire, [1915] A.C. 199.

Le jugé dans l'affaire *Galileo*, [1914] P. 9 est le suivant:

[TRADUCTION] que les défendeurs étaient tenus d'indemniser les demandeurs pour la perte qu'ils avaient subie par suite de l'engloutissement du chaland à cause d'un mauvais état de navigabilité, la question étant une question d'interprétation du connaissement direct, et que

¹ 41 Ll. L. Rep. 262, [1932] 1 K.B. 490.

that of a breach of the fundamental obligation of the shipowner in respect of seaworthiness.

If the insurer had wanted to go beyond this, it could have included in its insurance contract the stipulation it wished to see inserted in all contracts of carriage, as it did in para. (b) of the aforementioned clause. However, that is not the case, and the insurer's liability must be decided in the light of the agreement contained in the policy.

For all these reasons I would concur in the conclusion of the Court of Appeal, and affirm the award made against appellant, the whole with costs.

Appeal dismissed with costs.

Solicitors for the defendant, appellant: Chauvin & Dion, Montreal.

Solicitors for the plaintiff, respondent: Langlois, Drouin & Laflamme, Quebec.

les mots «au risque de l'expéditeur» se rapportaient à d'autres risques que celui d'une violation de l'obligation fondamentale du propriétaire de navire relativement à la navigabilité.

Si l'assureur avait voulu aller plus loin, il aurait pu imposer dans son contrat d'assurance la stipulation qu'il désirait voir insérer dans tous les contrats de transports, ainsi qu'il l'a fait dans l'al. (b) de la clause précitée. Toutefois, tel n'est pas le cas et l'obligation de l'assureur doit être décidée à la lumière de la convention que l'on retrouve dans la police.

Pour toutes ces raisons, je conclurais comme la Cour d'appel et confirmerais la condamnation de l'appelante, le tout avec dépens.

Appel rejeté avec dépens.

Procureurs de la défenderesse, appelante: Chauvin & Dion, Montréal.

Procureurs du demandeur, intimé: Langlois, Drouin & Laflamme, Québec.