

The Coronation Insurance Company Limited and the Eagle Star Insurance Company Limited *Appellants*

v.

Carol Florence, Andrew R. Florence and Russell A. Florence, infants by their guardian ad litem, Carol Florence *Respondents*

and

Deborah Passarell, Natasha Passarell, Jackelynn Passarell and Rocky Passarell, infants by their guardian ad litem, Deborah Passarell *Respondents*

and

Taku Air Transport Ltd., Robert Carl Berchtenbreiter, infant by his guardian ad litem, Ian D. Izzard; Gerald Abel, the Administrator of the Estate of Ben Abel, Deceased; Ray Frederick Smith and Nora Anias, the Administrators of the Estate of Shelley Smith, Deceased *Defendants*

INDEXED AS: CORONATION INSURANCE CO. v. TAKU AIR TRANSPORT LTD.

File No.: 22157.

1991: June 21; 1991: November 28.

Present: La Forest, L'Heureux-Dubé, Sopinka, Cory, McLachlin, Stevenson and Iacobucci JJ.

ON APPEAL FROM THE COURT OF APPEAL FOR BRITISH COLUMBIA

Insurance — Aviation insurance — Exclusions — Carrier's policy containing exclusions pertaining to misrepresentation and number of seats declared — Federal regulation authorizing such exclusions struck down after crash — Whether insurers liable to families of passengers killed in crash — Whether policy void ab initio on account of misrepresentation or extra passenger carried.

Coronation Insurance Company et Eagle Star Insurance Company Limited *Appelantes*

a c.

Carol Florence, Andrew R. Florence et Russell A. Florence, mineurs représentés par leur tutrice ad litem, Carol Florence *Intimés*

et

Deborah Passarell, Natasha Passarell, Jackelynn Passarell et Rocky Passarell, mineurs représentés par leur tutrice ad litem, Deborah Passarell *Intimés*

et

Taku Air Transport Ltd., Robert Carl Berchtenbreiter, mineur représenté par son tuteur ad litem, Ian D. Izzard; Gerald Abel, administrateur de la succession de feu Ben Abel; Ray Frederick Smith et Nora Anias, administrateurs de la succession de feu Shelley Smith *Défendeurs*

RÉPERTORIÉ: CORONATION INSURANCE CO. c. TAKU AIR TRANSPORT LTD.

g N° du greffe: 22157.

1991: 21 juin; 1991: 28 novembre.

Présents: Les juges La Forest, L'Heureux-Dubé, Sopinka, Cory, McLachlin, Stevenson et Iacobucci.

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

Assurance — Assurance aviation — Exclusions — Police du transporteur contenant des exclusions relatives aux fausses déclarations et au nombre de sièges déclarés — Règlement fédéral autorisant de telles exclusions invalidé à la suite de l'écrasement — Les assureurs sont-ils responsables envers les familles des passagers morts dans l'écrasement? — La police était-elle nulle ab initio en raison des fausses déclarations ou du passager additionnel transporté?

In 1986 appellant insurers issued a policy to Taku, a commercial air carrier. The policy stated that it would be void if the insured had misrepresented any material fact, and that it did not apply if the total number of passengers carried at the time of loss exceeded the number of seats declared. These insurers had provided coverage for Taku in 1978, but following three accidents in the first year had not renewed the policy. When Taku reapplied for a policy in 1986, the insurers did not check their files for its accident record, but instead asked Taku to disclose it. Taku reported only one accident. It also requested and obtained coverage for only four seats on one of its aircraft. That aircraft later crashed, killing all five passengers. The insurers denied coverage under the policy on the ground that Taku had misrepresented its accident record and brought an action against Taku to have the policy declared void *ab initio*. The respondent families of two of the passengers were joined as defendants in the action. At trial respondents requested an adjournment to permit them to bring an action in the Federal Court to quash the exclusion clauses pertaining to misrepresentation and the number of seats. These clauses had been approved by the Air Transport Committee as Regulations. The Federal Court granted the application. When the proceedings resumed, the trial judge found the insurance contract void *ab initio* as a result of Taku's misrepresentation of its accident record. He rejected arguments that the insurers could be taken to be aware of the misrepresentation because of the content of their own files. Costs were awarded to respondents. The Court of Appeal, in a majority decision, reversed the judgment and found the insurers liable on a valid policy.

Held: The appeal should be allowed.

Per La Forest, L'Heureux-Dubé, Cory and Iacobucci JJ.: The insurers cannot escape liability on the grounds that Taku failed to disclose its accident record. While the *uberrima fides* doctrine as formulated in 1766 can still hold true where the policy is for the exclusive benefit of the insured, it should not be applicable in the highly regulated field of aviation insurance, where insurance for passengers has been made a condition for licensing air carriers. Where the insurance policy required by statute or regulation is primarily for the benefit of members of the flying public and not just the

En 1986, les assureurs appelants ont établi une police d'assurance en faveur de Taku, un transporteur aérien commercial. La police portait qu'elle serait nulle si l'assurée avait fait une fausse déclaration concernant un fait important et qu'elle ne s'appliquerait pas si le nombre total de passagers à bord de l'aéronef au moment du sinistre dépassait le nombre de sièges déclarés. Les assureurs en l'espèce avaient assuré Taku en 1978, mais à la suite de trois accidents survenus au cours de la première année, ils n'avaient pas renouvelé la police. En 1986, quand Taku leur a soumis une nouvelle demande d'assurance, les assureurs n'ont pas vérifié leurs propres dossiers concernant les accidents, mais lui ont plutôt demandé de divulguer cette information. Taku ne leur a signalé qu'un seul accident. De plus, elle n'a demandé et obtenu une couverture que pour quatre places dans le cas d'un de ses aéronefs. Cet aéronef s'est par la suite écrasé causant la mort des cinq passagers à son bord. Invoquant les fausses déclarations de Taku concernant ses accidents, les assureurs ont refusé d'honorer la police. Ils ont en outre intenté contre Taku une action visant à faire déclarer la police nulle *ab initio*. Les intimés membres des familles de deux passagers ont été constitués défendeurs dans l'action. En première instance, les intimés ont demandé un ajournement qui devait leur permettre d'introduire en Cour fédérale une action en annulation des clauses d'exclusion relatives aux fausses déclarations et au nombre de sièges assurés, clauses que le Comité des transports aériens avait approuvées à titre de règlement. La Cour fédérale a fait droit à la demande. À la reprise de l'instance, le premier juge a déclaré le contrat d'assurance nul *ab initio* à cause de la fausse déclaration de Taku concernant ses accidents. Il a rejeté les arguments selon lesquels la connaissance de la fausseté de ces déclarations pouvait être imputée aux assureurs en raison du contenu de leurs propres dossiers. Les dépens ont été adjugés aux intimés. La Cour d'appel, statuant à la majorité, a infirmé cette décision et a conclu à la responsabilité des assureurs fondée sur la validité de la police.

Arrêt: Le pourvoi est accueilli.

Les juges La Forest, L'Heureux-Dubé, Cory et Iacobucci: Les assureurs ne sauraient se soustraire à leur responsabilité en invoquant l'omission de Taku de divulguer ses accidents. Bien que la théorie de l'*uberrima fides* formulée en 1766 puisse encore être valable lorsque la police profite exclusivement à l'assuré, elle ne devrait pas s'appliquer dans le domaine fortement réglementé de l'assurance aviation, où un transporteur aérien ne peut se faire délivrer un permis que s'il a contracté une assurance pour ses passagers. Lorsque la police d'assurance prescrite par une loi ou un règlement

insured, the insurer must take some basic steps to investigate the flying record of the air carrier applying for insurance. At a minimum, it should review its own files on the applicant, and should make a search of the public record of the air carrier's accidents. This will not place too great a burden on an insurer since accident histories are easily available. In this case the insurers had within their own grasp information which would have provided a more accurate assessment of the risk entailed by the policy. At a minimum, they should have scrutinized their own records before issuing the policy.

The insurers were, however, entitled to rely on Taku's representation as to the number of passenger seats. It is really only the owner who can be aware of the number of passengers to be carried, and only the owner can know that modifications to the seating configuration have been made and what the insurance requirements may be. The load capacity of a particular airplane and the number of passengers to be carried is highly relevant information that is of critical importance to the insurer. The contract term which limits liability to an agreed number of passenger seats is not affected by the Federal Court decision. Since the insured violated this term, the contract is void *ab initio* against Taku. The respondents' statutory right of action is subject to any defence the insurers have against Taku, and the insurers must therefore succeed.

The insurers should pay the respondents' costs before this Court as well as in the courts below. The respondents are the victims of an inadequate regulatory scheme, while the insurers are not innocent parties but rather companies so eager for a premium they failed even to examine their own records.

Per McLachlin and Stevenson JJ.: The rights of the claimant families are grounded in the contract of insurance between Taku and the insurers, which cannot be taken to have been altered by the Federal Court ruling in this case. Since Taku could not succeed against the insurers because of its misrepresentations, the families cannot succeed. The insurers should bear the costs of the

profite principalement aux membres du public passagers à bord d'aéronefs et non pas simplement à l'assuré, il incombe à l'assureur de prendre certaines mesures minimales pour se renseigner sur les antécédents du transporteur aérien qui demande à être assuré. Tout au moins, l'assureur doit consulter ses propres dossiers relatifs au proposant et examiner le dossier public des accidents du transporteur aérien. Cela ne constituera pas une charge excessive pour l'assureur, puisque l'information sur les accidents est facilement accessible. En l'espèce, les assureurs détenaient eux-mêmes des renseignements qui leur auraient permis d'apprécier avec une plus grande exactitude le risque que comportait la police. À tout le moins, ils auraient dû examiner leurs propres dossiers avant d'établir cette police.

Les assureurs étaient toutefois en droit de se fier aux déclarations de Taku quant au nombre de sièges passagers. Seul le transporteur est vraiment en mesure de connaître le nombre de passagers qui seront transportés et il n'y a que le propriétaire qui sait que l'arrangement des places a été modifié et qui connaît ses besoins en assurance. La charge utile d'un avion particulier et le nombre de passagers à transporter sont des renseignements très pertinents d'une importance critique pour l'assureur. La décision de la Cour fédérale n'a aucune incidence sur la condition du contrat qui limite la responsabilité à un nombre convenu de sièges passagers. Comme l'assurée a violé cette condition, le contrat est nul *ab initio* en ce qui concerne Taku. Le droit d'exercer des poursuites dont jouissent les intimés aux termes de la loi est subordonné aux moyens de défense que les assureurs peuvent faire valoir contre Taku, et les assureurs doivent en conséquence obtenir gain de cause.

Les assureurs devraient payer les dépens des intimés en notre Cour et devant les juridictions inférieures. Les intimés sont victimes d'une réglementation inadéquate, tandis que les assureurs, loin d'être des innocentes victimes, sont plutôt des compagnies tellement âpres à toucher une prime qu'elles n'ont même pas examiné leurs propres dossiers.

Les juges McLachlin et Stevenson: Les droits des familles demandant l'indemnisation reposent sur le contrat d'assurance intervenu entre Taku et les assureurs, lequel ne saurait être considéré comme ayant été modifié par la décision rendue par la Cour fédérale en l'espèce. Comme Taku ne pouvait obtenir gain de cause contre les assureurs en raison des déclarations inexactes qu'elle avait faites, les familles doivent être déboutées. Les assureurs devraient supporter les dépens en première instance et en Cour d'appel, mais chaque partie

proceedings at trial and on the appeal below, and each party should bear its own costs of appeal to this Court.

Per Sopinka J.: At the time of contracting and at present, the regulators have seen fit to allow the contracting parties to put the ultimate risk of material concealment and misrepresentation on the flying public and not on the insurer, and there is no reason to interfere with that freedom. A decision as to whether an insurer should be required to conduct an independent investigation of an insured's accident record before providing coverage is a policy decision that is not for this Court to make. The trial judge in this case clearly found that the insurers did not know and cannot be presumed to have known the insured's accident record. Thus the insured cannot take advantage of the doctrine of *uberrima fides*. The failure of an insurer to investigate a risk should not, by itself, deprive it of the right to avoid the contract on the basis of a failure by the insured to disclose material facts.

Cases Cited

By Cory J.

Not followed: *Carter v. Boehm* (1766), 3 Burr. 1905, 97 E.R. 1162; **referred to:** *Florence v. Air Transport Committee* (1988), 34 Admin. L.R. 36; *Canadian Indemnity Co. v. Canadian Johns-Manville Co.*, [1990] 2 S.C.R. 549; *Roberge v. Bolduc*, [1991] 1 S.C.R. 374.

By McLachlin J.

Referred to: *Florence v. Air Transport Committee* (1988), 34 Admin. L.R. 36.

By Sopinka J.

Referred to: *Canadian Indemnity Co. v. Canadian Johns-Manville Co.*, [1990] 2 S.C.R. 549; *Ford v. Dominion of Canada General Insurance Co.*, [1991] 1 S.C.R. 136.

Statutes and Regulations Cited

Aeronautics Act, R.S.C. 1970, c. A-3, s. 17.
Air Carrier Regulations, C.R.C. 1978, c. 3 [am. SOR/83-443, s. 9], ss. 20.3(1), (3), 20.4, 161.
Air Transportation Regulations, SOR/88-58, s. 7(3)(d).
Canadian Aviation Safety Board Regulations, SOR/84-929 [am. SOR/87-642], ss. 3(1), 5(3).

devrait supporter elle-même les dépens entraînés par le pourvoi devant notre Cour.

Le juge Sopinka: Au moment du contrat et actuellement, l'organisme de réglementation a jugé bon de permettre aux parties contractantes de faire supporter aux passagers à bord d'aéronefs et non à l'assureur le risque ultime que représentent la non-divulgence d'un fait important ou des fausses déclarations et il n'y a aucune raison de toucher à cette liberté. Quant à savoir si un assureur devrait être tenu de mener une enquête indépendante sur le dossier des accidents d'un assuré avant d'accorder une couverture, c'est là une décision qui relève du domaine de l'ordre public et qui n'a pas à être prise par notre Cour. Le juge de première instance en l'espèce a manifestement conclu que les assureurs ne connaissaient pas le dossier des accidents de l'assurée et ne pouvaient être présumés le connaître. En conséquence, l'assurée ne devrait pas tirer parti de la théorie de l'*uberrima fides*. L'omission d'un assureur de mener une enquête sur un risque ne devrait pas, en soi, le priver du droit de se soustraire au contrat sur le fondement d'une omission de l'assuré de divulguer des faits substantiels.

e Jurisprudence

Citée par le juge Cory

Arrêt non suivi: *Carter v. Boehm* (1766), 3 Burr. 1905, 97 E.R. 1162; **arrêts mentionnés:** *Florence c. Comité des transports aériens* (1988), 34 Admin. L.R. 36; *Canadian Indemnity Co. c. Canadian Johns-Manville Co.*, [1990] 2 R.C.S. 549; *Roberge c. Bolduc*, [1991] 1 R.C.S. 374.

Citée par le juge McLachlin

Arrêt mentionné: *Florence c. Comité des transports aériens* (1988), 34 Admin. L.R. 36.

Citée par le juge Sopinka

Arrêts mentionnés: *Canadian Indemnity Co. c. Canadian Johns-Manville Co.*, [1990] 2 R.C.S. 549; *Ford c. Dominion of Canada General Insurance Co.*, [1991] 1 R.C.S. 136.

i Lois et règlements cités

Family Compensation Act, R.S.B.C. 1979, ch. 120.
Insurance Act, R.S.B.C. 1979, ch. 200, art. 26(1).
Loi nationale sur les transports, S.R.C. 1970, ch. N-17, art. 3.
Loi nationale de 1987 sur les transports, S.C. 1987, ch. 34, art. 3.

Family Compensation Act, R.S.B.C. 1979, c. 120.
Insurance Act, R.S.B.C. 1979, c. 200, s. 26(1).
National Transportation Act, R.S.C. 1970, c. N-17, s. 3.
National Transportation Act, 1987, S.C. 1987, c. 34,
 s. 3.

APPEAL from a judgment of the British Columbia Court of Appeal (1990), 48 B.C.L.R. (2d) 222, 72 D.L.R. (4th) 184, [1990] I.L.R. ¶ 1-2643, reversing a judgment of the British Columbia Supreme Court (1989), 37 C.C.L.I. 271, [1989] I.L.R. ¶ 1-2458, holding appellant insurers not liable. Appeal allowed.

Stephen D. Gill and Eric M. Lane, for the appellants.

J. J. Camp, Q.C., Gary V. Lank, David Church and Shawn Neylan, for the respondents.

The judgment of La Forest, L'Heureux-Dubé, Cory and Iacobucci JJ. was delivered by

CORY J.—This appeal illustrates the difficulties that arise when principles of insurance law set forth by the courts in 1766 are strictly applied to policies of insurance mandated by statute or regulation and which are purportedly for the benefit of third parties (here passengers carried by commercial airlines) and not for the sole benefit of the insured party.

Factual Background

Taku and the Insurers

Taku was a small commercial air carrier which operated in northern British Columbia. When it began to operate in 1978, the appellants (Coronation) provided the insurance. During the first year of the policy, Taku had three accidents. As a result, Coronation refused to renew the policy. In a telex dated September 24, 1979, Peter May, an employee of the insurer's agent, wrote:

Loi sur l'aéronautique, S.R.C. 1970, ch. A-3, art. 17.
Règlement sur le Bureau canadien de la sécurité aérienne, DORS/84-929 [mod. DORS/87-642], art. 3(1), 5(3).

^a *Règlement sur les transporteurs aériens*, C.R.C. 1978, ch. 3 [mod. DORS/83-443, art. 9], art. 20.3(1), (3), 20.4, 161.

Règlement sur les transports aériens, DORS/88-58, art. 7(3)d).

^b POURVOI contre un arrêt de la Cour d'appel de la Colombie-Britannique (1990), 48 B.C.L.R. (2d) 222, 72 D.L.R. (4th) 184, [1990] I.L.R. ¶ 1-2643, qui a infirmé une décision de la Cour suprême de la Colombie-Britannique (1989), 37 C.C.L.I. 271, [1989] I.L.R. ¶ 1-2458, écartant la responsabilité des assureurs appelants. Pourvoi accueilli.

^d *Stephen D. Gill et Eric M. Lane*, pour les appelantes.

J. J. Camp, c.r., Gary V. Lank, David Church et Shawn Neylan, pour les intimés.

^e Version française du jugement des juges La Forest, L'Heureux-Dubé, Cory et Iacobucci rendu par

^f LE JUGE CORY—Le présent pourvoi fait ressortir les difficultés qui surgissent lorsque des principes de droit des assurances énoncés par les tribunaux en 1766 reçoivent une application stricte dans le cas de polices d'assurance qui sont prescrites par une loi ou un règlement et qui sont destinées en principe à profiter à des tiers (en l'occurrence des passagers transportés par des lignes aériennes commerciales) et non pas exclusivement à l'assuré.

Les faits

Taku et les assureurs

^h Taku était un petit transporteur aérien qui exerçait ses activités dans le nord de la Colombie-Britannique. Quand l'entreprise a été lancée en 1978, les appelantes (Coronation) l'ont assurée. Au cours de la première année de la police, Taku a eu trois accidents. Coronation a en conséquence refusé de renouveler la police. Dans un télex en date du 24 septembre 1979, Peter May, un employé du mandataire de l'assureur, écrivait:

... although I mentioned to Doug that I would be able to quote renewal having now looked at the file I believe we will not be able to help STOP. Our contract is out of the question ...

Taku then obtained coverage from the British Aviation Insurance Company (BAIC). Between 1979 and 1986 Taku was involved in further accidents. Its insurance was terminated and Taku began a new search for insurance coverage. The carrier applied for a policy from Coronation. Peter May again handled the request from a broker. The names Taku and Bond apparently "rang a bell" with Mr. May. He testified:

He gave me details about the Taku risk, and I specifically remember asking him because the name of Bond and/or Taku rang bells with me, and as a result of that I specifically wanted a ten-year accident history of his client.

Despite the ringing bells he did not check the insurance company's files. Instead he asked Taku to disclose its record. This Taku did not do. Rather it reported but one accident which it stated occurred in 1978 when it was insured by a policy with BAIC. In reality, the reported accident occurred in 1979 at a time when Coronation still insured Taku. In any event Coronation did not undertake an investigation of Taku. It simply calculated the risk of the policy on the basis of the false information it received from Taku. It did not consult its own records. It did not contact the previous insurer BAIC. Nor did it make inquiries at the Canadian Aviation Safety Board as to accidents in which Taku was involved.

As well, Coronation asked Taku to declare the number of seats it wished to insure for each aircraft. Taku requested and obtained coverage for only four seats on its Beaver aircraft.

[TRADUCTION] ... bien que j'aie dit à Doug que je pouvais lui faire un prix pour le renouvellement de la police ayant pris connaissance du dossier je ne crois pas que nous puissions accéder à la demande STOP. Il n'est pas question que nous passions un contrat ...

Taku s'est donc fait couvrir par British Aviation Insurance Company (BAIC). Entre 1979 et 1986, Taku a été impliquée dans d'autres accidents. On a donc mis fin à sa couverture et Taku a de nouveau commencé à chercher de l'assurance et a adressé une demande à Coronation. C'est encore une fois Peter May qui s'est occupé de la demande, qui lui avait été transmise par un courtier. Les noms Taku et Bond «disaient» apparemment quelque chose à M. May, car il a témoigné:

[TRADUCTION] Il m'a fourni des détails concernant le risque que représentait Taku et je me souviens fort bien de lui en avoir demandé parce que les noms de Bond et de Taku me disaient quelque chose et, en conséquence, je tenais particulièrement à ce qu'il me fasse rapport sur les accidents de sa cliente au cours des dix dernières années.

Malgré ses réserves, il n'a pas vérifié les dossiers de la compagnie d'assurance, mais a demandé à Taku de lui divulguer ses antécédents. Elle ne l'a pas fait. Elle lui a signalé plutôt un seul accident survenu, d'après elle, en 1978 alors qu'elle était assurée en vertu d'une police établie par BAIC. En réalité, l'accident mentionné avait eu lieu en 1979, à l'époque où l'assureur de Taku était encore Coronation. Quoi qu'il en soit, Coronation n'a pas fait d'enquête sur Taku. Elle s'est contentée de calculer en fonction des faux renseignements qu'elle avait reçus de Taku le risque présenté par la police. Elle n'a pas consulté ses propres dossiers. Elle n'est pas entrée en communication avec l'assureur précédent, BAIC. Elle ne s'est pas non plus renseignée sur les accidents de Taku auprès du Bureau canadien de la sécurité aérienne.

De plus, Coronation a demandé à Taku de déclarer le nombre de sièges qu'elle désirait assurer pour chaque aéronef. Dans le cas de son appareil Beaver, Taku n'a demandé qu'une couverture pour quatre places, ce qui lui a été accordé.

The Contract

As might be expected the appellants drafted the contract of insurance with Taku. The policy ostensibly complied with the Regulations. It included terms and conditions approved by way of Regulation by the Air Transport Committee (A.T.C.) in August 1983. The first term appears in the policy under the heading "conditions":

22. Misrepresentation and Fraud

This entire Policy shall be void if the Insured has concealed or misrepresented any material fact or circumstance, whether under the Declarations or otherwise, concerning this insurance or the subject thereof, or in the case of any fraud, attempted fraud or false statement by the Insured touching any matter relating to this insurance of the subject thereof, whether before or after the loss.

This second term the A.T.C. purported to approve appeared under the heading "exclusions":

1. This Policy does NOT apply and the Company shall not be liable to indemnify or defend any Insured where, the Aircraft is . . .

(h) in flight, unless the total number of passengers, (excluding the aircrew for the flight) carried in the aircraft at the time loss or damage occurs is equal to, or less than, the number of "seats" stated in the Declarations for the aircraft;

As will be seen from the proceedings in this case the Federal Court (Strayer J.) found that these terms and conditions could not be approved as Regulations by the A.T.C. and they were therefore void.

To comply with the regulatory requirements for the licensing of an air carrier, the insurers also issued Endorsement No. 3 which provided that, subject to enumerated conditions, the policy was in accordance with the *Air Carrier Regulations*, C.R.C. 1978, c. 3. The endorsement restated the clauses removing the

Le contrat

Comme on pourrait s'y attendre, ce sont les appelantes qui ont rédigé le contrat d'assurance intervenu avec Taku. La police était en apparence conforme au Règlement. Elle comportait des modalités approuvées par voie de règlement par le Comité des transports aériens (CTA) en août 1983. La première modalité figure dans la police sous la rubrique [TRADUCTION] «conditions»:

[TRADUCTION] **22. Fausses déclarations et fraude**

La présente police sera nulle si l'assuré a fait une fausse déclaration ou une omission concernant une circonstance ou un fait importants, que ce soit en vertu des déclarations ou autrement, à l'égard de la présente assurance ou de l'objet de celle-ci, s'il a commis une fraude ou une tentative de fraude ou s'il a fait une fausse déclaration touchant une question reliée à la présente assurance ou à l'objet de celle-ci, que ce soit avant ou après le sinistre.

La seconde modalité apparemment approuvée par le CTA se trouve sous la rubrique [TRADUCTION] «exclusions»:

[TRADUCTION] 1. La présente police ne s'appliquera PAS et la Société ne sera pas tenue d'indemniser un assuré ou de se porter à sa défense si l'aéronef . . .

(h) est en vol, sauf si le nombre total de passagers (sauf l'équipage utilisé pour le vol) transportés dans l'aéronef au moment du sinistre ou des dommages est au plus égal au nombre de «sièges» indiqué dans les déclarations à l'égard de l'aéronef;

Comme le révèlent les procédures dans la présente affaire, la Cour fédérale (le juge Strayer) a décidé que le CTA n'avait pas compétence pour approuver ces modalités à titre de règlement et qu'elles étaient en conséquence entachées de nullité.

Pour satisfaire aux exigences réglementaires concernant la délivrance de permis aux transporteurs aériens, les assureurs ont en outre établi l'avenant n° 3 portant que, sous réserve de certaines conditions y énumérées, la police était conforme au *Règlement sur les transporteurs aériens*, C.R.C. 1978, ch. 3.

insurers' liability in the event of misrepresentation of a material fact and provided:

The terms, conditions and exclusions of this Policy are hereby amended to provide coverage in accordance with the provisions of Air Carrier Regulations, C.R.C. c. 3; C.T.C. 1983-7 AIR subject to the following conditions: -

1. Such amendment is strictly in accordance with the Certificate of Insurance filed with the Secretary, Air Transport Committee, Canadian Transport Commission ...
3. IN THE EVENT OF ANY CLAIM, AWARD, PAYMENT OF COST BEING PAID OR INCURRED BY THE COMPANY OR INSURERS ... WHICH WOULD NOT HAVE BEEN PAID OR INCURRED BUT FOR THE PROVISIONS OF THIS ENDORSEMENT, THEN UPON SUCH MONIES BEING PAID THE INSURED SHALL IMMEDIATELY REIMBURSE THE COMPANY OR INSURERS THE ENTIRE AMOUNT SO PAID PLUS ANY INVESTIGATIVE, LEGAL, DEFENCE, INTEREST OR OTHER EXPENSES INCURRED BY THE COMPANY OR INSURERS.
4. The entire Policy shall be void if the Air Carrier has concealed or misrepresented any material fact or circumstance concerning the insurance or the subject thereof, or in case of any fraud, attempted fraud or false statement by the Air Carrier touching any matter relating to the insurance or the subject thereof, whether before or after a loss.

The contract of insurance drawn by the insurers reveals that the drafters possessed a detailed knowledge of the contents of the Regulations as they stood at the time of drafting. The policy placed the entire risk of misrepresentation by Taku, the insured, on its passengers.

The Accident

On September 27, 1986, a Beaver aircraft owned and operated by Taku crashed into a lake. At the time of the crash the plane carried five passengers rather than the four declared by Taku in its application. All

L'avenant reprenait les clauses stipulant l'irresponsabilité des assureurs dans le cas de fausses déclarations relatives à un fait substantiel et prévoyait:

[TRADUCTION] Les conditions et exclusions de la présente police sont modifiées par les présentes de façon que la couverture de ladite police soit conforme aux dispositions du Règlement sur les transporteurs aériens, C.R.C. ch. 3; C.C.T. 1983-7 AIR, sous réserve des conditions suivantes: -

1. Cette modification est strictement conforme au certificat d'assurance déposé auprès du secrétaire du Comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports ...
3. SI LA SOCIÉTÉ OU LES ASSUREURS EFFECTUENT UNE INDEMNISATION OU UN PAIEMENT OU S'Y VOIENT TENUS [...] DANS UN CAS OÙ, N'ÉTÉ LES STIPULATIONS DU PRÉSENT AVENANT, IL N'Y AURAIT EU AUCUN PAIEMENT NI AUCUNE OBLIGATION DE PAYER, ALORS, SUR PAIEMENT DES SOMMES SUSVISÉES, L'ASSURÉE DOIT IMMÉDIATEMENT REMBOURSER À LA SOCIÉTÉ OU AUX ASSUREURS LA TOTALITÉ DE LA SOMME AINSI VERSÉE DE MÊME QUE TOUS LES FRAIS D'ENQUÊTE, TOUS LES HONORAIRES D'AVOCAT, TOUS LES INTÉRÊTS OU TOUTES LES AUTRES DÉPENSES ENGAGÉES PAR LA SOCIÉTÉ OU LES ASSUREURS.
4. La totalité de la police sera nulle si le transporteur aérien a fait une fausse déclaration ou une omission touchant une circonstance ou un fait importants à l'égard de l'assurance ou de l'objet de celle-ci, s'il a commis une fraude ou une tentative de fraude ou s'il a fait une fausse déclaration à l'égard d'une question reliée à l'assurance ou à l'objet de celle-ci, que ce soit avant ou après un sinistre.

Il ressort du contrat d'assurance dressé par les assureurs que ses rédacteurs connaissaient à fond la teneur du Règlement au moment où ce contrat a été établi. La police faisait supporter entièrement aux passagers le risque de déclarations fausses faites par Taku, l'assurée.

Le sinistre

Le 27 septembre 1986, un aéronef Beaver appartenant à Taku et exploité par elle s'est écrasé dans un lac. Lors de l'écrasement l'avion avait à son bord cinq passagers plutôt que les quatre indiqués par

the passengers including Mr. Passarell and Mr. Florence were killed.

The Procedural History

Coronation denied coverage under the policy after the accident on the grounds of the misrepresentation of Taku as to its accident record. Coronation commenced an action against Taku to have the policy declared void *ab initio* or, in the alternative, for a declaration that they were not liable to indemnify Taku.

The widows of the passengers and guardians *ad litem* of the children of Messrs. Florence and Passarell applied and were joined as defendants in the action. They counterclaimed for a declaration that Coronation was obliged to indemnify Taku. Alternatively they claimed that the appellant insurance companies were obliged to satisfy any judgments that might be obtained by the families of the passengers pursuant to the *Family Compensation Act*, R.S.B.C. 1979, c. 120, since Taku had become insolvent. It must be borne in mind that pursuant to s. 26 of the *Insurance Act*, R.S.B.C. 1979, c. 200, the insurance companies may raise any defences against the passengers which would be available against the insured Taku. The section provides that:

26. (1) Where a person incurs liability for injury or damage to the person or property of another, and is insured against that liability, and fails to satisfy a judgment awarding damages against him in respect of that liability, and an execution against him in respect of it is returned unsatisfied, the person entitled to the damages may recover by action against the insurer the amount of the judgment up to the face value of the policy, but subject to the same equities as the insurer would have if the judgment had been satisfied.

At trial, the respondents requested an adjournment. This was to permit them to bring an action in the Federal Court to quash the exclusion clauses pertaining to misrepresentation and the number of seats. These clauses had been approved by the A.T.C. as Regulations in August 1983. Strayer J. granted the

Taku dans sa demande d'assurance. Tous les passagers, y compris MM. Passarell et Florence, ont trouvé la mort.

a La procédure

Invoquant les fausses déclarations de Taku concernant ses accidents, Coronation a refusé d'honorer la police à la suite du sinistre. Coronation a intenté contre Taku une action visant à faire déclarer la police nulle *ab initio* ou, subsidiairement, à se faire décharger de l'obligation d'indemniser Taku.

Ayant demandé, avec succès, à être constitués défendeurs dans l'action, les veuves des passagers et les tuteurs *ad litem* des enfants de MM. Florence et Passarell ont présenté une demande reconventionnelle visant à faire déclarer que Coronation était tenue d'indemniser Taku. Ils ont fait valoir à titre subsidiaire qu'il incombait aux compagnies d'assurance appelantes d'exécuter tout jugement pouvant être obtenu par les familles des passagers en vertu de la *Family Compensation Act*, R.S.B.C. 1979, ch. 120, puisque Taku était devenue insolvable. Il faut se rappeler qu'aux termes de l'art. 26 de l'*Insurance Act*, R.S.B.C. 1979, ch. 200, les compagnies d'assurance peuvent invoquer contre les passagers tous les moyens de défense dont elles pourraient se prévaloir contre Taku. L'article 26 dispose:

[TRADUCTION] 26. (1) Lorsqu'une personne voit engager sa responsabilité pour des lésions corporelles ou un préjudice matériel causés à une autre personne, qu'elle est assurée contre cette responsabilité, qu'elle ne s'acquitte pas des dommages-intérêts auxquels elle a été condamnée par suite de cette responsabilité et que la saisie-exécution s'avère infructueuse, la personne ayant droit aux dommages-intérêts peut se faire dédommager en intentant contre l'assureur une action en paiement du montant des dommages-intérêts jusqu'à concurrence de la valeur nominale de la police, sous réserve toutefois des droits en *equity* dont l'assureur aurait pu se prévaloir si la somme adjugée avait été payée.

En première instance, les intimés ont demandé un ajournement. Cela devait leur permettre d'introduire en Cour fédérale une action en annulation des clauses d'exclusion relatives aux fausses déclarations et au nombre de sièges assurés, clauses que le CTA avait approuvées à titre de règlement en août 1983. La

respondents' application (*Florence v. Air Transport Committee* (1988), 34 Admin. L.R. 36 (F.C.T.D.)). He concluded that s. 20.3(3)(b) of the *Air Carrier Regulations*, which authorized the A.T.C. to give its approval to additional conditions, amounted to an unlawful delegation of the power of the Canadian Transport Commission (C.T.C.) to make regulations. He held that the C.T.C. could not redelegate the power it had been granted by Parliament to enact Regulations to another body. This finding of Strayer J. has not been challenged and it should be accepted for the purposes of this appeal.

Proceedings in the Courts Below

At Trial ((1989), 37 C.C.L.I. 271)

At trial, Meredith J. found the contract of insurance void *ab initio* as Taku had violated its conditions by concealing and misrepresenting its accident record. He rejected arguments that the insurers could be taken to be aware of the misrepresentation because of the content of their own files. In reaching his decision he considered Strayer J.'s finding that s. 20.3(3)(b) was an improper delegation of discretion. As a result of this finding, any approval of conditions made pursuant to that section was invalid. In Meredith J.'s view, as a consequence of this invalidity the policy issued to Taku did not comply with the requirements of the Regulations. The C.T.C., therefore, should not have licensed the air carrier. He found that the failure to comply with the valid Regulations did not affect the validity of the contract between the appellant insurance companies and Taku.

Meredith J. expressed regret at the hardship imposed by the strict application of insurance contract law on the passengers. He granted costs to the respondents giving two reasons. First, he noted that the appellants must have known that Taku's licence depended upon proof of insurance against its own negligence for the protection of passengers. By drawing up a contract that placed the entire risk of misrepresentation of a material fact by the insured on the

demande des intimés a été accueillie par le juge Strayer, *Florence c. Comité des transports aériens* (1988), 34 Admin. L.R. 36 (C.F.D.P.I.). Il a conclu que l'al. 20.3(3)(b) du *Règlement sur les transporteurs aériens*, habilitant le CTA à approuver des conditions supplémentaires, équivalait à une délégation illicite du pouvoir réglementaire de la Commission canadienne des transports (CCT). Le juge Strayer a dit que la CCT ne pouvait déléguer à un autre organisme le pouvoir réglementaire qu'il tenait du législateur fédéral. Cette conclusion du juge Strayer n'a pas été contestée et doit donc être retenue aux fins du présent pourvoi.

Les procédures devant les juridictions inférieures

La première instance ((1989), 37 C.C.L.I. 271)

En première instance, le juge Meredith a déclaré le contrat d'assurance nul *ab initio* puisque Taku en avait violé les conditions en ne révélant pas ses accidents et en faisant des fausses déclarations à cet égard. Il a rejeté les arguments selon lesquels la connaissance de la fausseté de ces déclarations pouvait être imputée aux assureurs en raison du contenu de leurs propres dossiers. Pour arriver à cette décision il a pris en considération la conclusion du juge Strayer que l'al. 20.3(3)(b) constituait une délégation irrégulière d'un pouvoir discrétionnaire, conclusion dont il découlait que toute approbation de conditions faite en vertu de cet alinéa était invalide. De l'avis du juge Meredith, cette invalidité avait pour conséquence que la police établie en faveur de Taku ne répondait pas aux exigences posées par le Règlement. Cela étant, la CCT n'aurait pas dû délivrer de permis au transporteur aérien. Le juge Meredith a conclu que l'omission de se conformer à un règlement valide n'avait aucune incidence sur la validité du contrat intervenu entre les compagnies d'assurances appelantes et Taku.

Le juge Meredith s'est dit navré des dures conséquences qu'entraînait pour les passagers l'application stricte du droit des contrats d'assurance. Il a adjugé les dépens aux intimés pour deux motifs. Premièrement, il a fait remarquer que les appelantes devaient savoir que l'obtention d'un permis par Taku dépendait de la fourniture d'une preuve qu'elle était assurée contre sa propre négligence pour la protection des passagers. En dressant un contrat qui faisait supporter

passengers, the insurers removed any financial self-interest they would have to investigate Taku. Second, Meredith J. found that the families were justified in attempting to establish that the insurers were aware of all material risks to the policy. Although the contract of insurance purported to be for their benefit, they had no means of knowing what had occurred when it was negotiated.

Court of Appeal ((1990), 48 B.C.L.R. (2d) 222)

Anderson J.A.

Anderson J.A. held that while Strayer J.'s decision did not retroactively amend the contract of insurance, the effect of the decision was that s. 20.3(3)(b) was void *ab initio* and thus, as a matter of law, it never existed. Endorsement 3 provides that the policy coverage is in accordance with the Regulations. Anderson J.A. interpreted this provision as an expression by the parties of the intended amendment of the contract so that it would always be in accord with the Regulations as they might be amended. As a result of Strayer J.'s judgment he read the endorsement as if the conditions which were invalidly approved by the A.T.C. were not present. Accordingly, he found the insurers liable on a valid policy.

Locke J.A.

Locke J.A. concurred with Anderson J.A. He found that since s. 20.3(3)(b) had been declared void the exclusions approved pursuant to it had vanished from the policy and the endorsement. Counsel for the insurers submitted that the policy would never have been issued to Taku without the conditions approved under the invalid Regulation. In response, Locke J.A. acknowledged the obvious conflict which existed between the contract law rights of the parties and the public policy expressed in the Regulations. He noted that the insurers had chosen to enter a highly regulated field. The decision to draft policies in accordance with "a sea of regulations" demonstrated that the insurers intended to adhere to whatever might be

entièrement à ces derniers le risque que l'assurée ne fasse de fausses déclarations concernant un fait substantiel, les assureurs ont écarté tout intérêt financier qu'ils auraient eu à faire enquête sur Taku. Deuxièmement, le juge Meredith a conclu que c'était avec justification que les familles avaient tenté de prouver que les assureurs étaient au courant de tous les risques importants inhérents à la police. Bien que le contrat d'assurance fût censé leur profiter, les passagers étaient dans l'impossibilité de savoir ce qui s'était passé lors de sa négociation.

Cour d'appel ((1990), 48 B.C.L.R. (2d) 222)

Le juge Anderson

Le juge Anderson a décidé que, bien que n'opérant pas la modification rétroactive du contrat d'assurance, la décision du juge Strayer avait pour conséquence que l'al. 20.3(3)(b) était nul *ab initio*, de sorte que, du point de vue juridique, il n'a jamais existé. L'avenant n° 3 porte que la police donne une couverture conforme au Règlement. Le juge Anderson a interprété cette clause comme l'expression par les parties de l'intention de modifier le contrat en fonction de la modification du Règlement, de manière qu'il soit toujours conforme à celui-ci. Par suite du jugement du juge Strayer, le juge Anderson a interprété l'avenant comme si les conditions irrégulièrement approuvées par le CTA n'existaient pas. Il a en conséquence conclu à la responsabilité des assureurs fondée sur la validité de la police.

Le juge Locke

Le juge Locke a souscrit à l'avis du juge Anderson. Il a conclu que, comme l'al. 20.3(3)(b) avait été déclaré nul, les exclusions approuvées sous son régime se trouvaient effacées de la police et de l'avenant. L'avocat des assureurs a fait valoir que la police n'aurait jamais été délivrée à Taku en l'absence des conditions approuvées en vertu du règlement invalide. Ce à quoi le juge Locke a répondu en reconnaissant le conflit qui existait manifestement entre les droits des parties découlant du droit des contrats et la politique d'intérêt public exprimée dans le Règlement. Il a souligné que les assureurs avaient choisi de se lancer dans un domaine fortement réglementé. La décision de rédiger des polices qui soient conformes

the valid regulations in force at any given time. Any subsequent court decision holding a regulation void he found to be a "hazard of doing business". The insurers therefore remained liable on the contract in compliance with the valid Regulations.

Gibbs J.A.

Gibbs J.A., dissenting, held that there was no link between the striking down of s. 20.3(3)(b) and the validity of the insurance contract. In his view, the impact of Strayer J.'s decision was only upon Taku's licence. He found that the fact that Taku had operated in a manner that contravened the requirements of the (valid) *Air Carrier Regulations* did not affect the validity of the contract between the appellants and Taku. Gibbs J.A. found that the endorsement was an incorporation by reference into the contract of the Regulations in the form the insurers believed them to be when issuing the policy. He rejected the submission that the insurers had any duty to investigate the air carrier. He also would have overturned the trial judge's award of costs to the families as he found that Meredith J.'s first reason ignored the fact that costs should relate to the "proceedings" and not to events leading to them. He added that he could not understand the logic of awarding costs to the families when the insurers had won the issue and there was no suggestion of improper conduct.

Issue

Do the appellants have a defence under common law doctrines of insurance law or alternatively by the terms of the contract to avoid liability for the claim?

à [TRADUCTION] «une multiplicité de règlements» démontre l'intention des assureurs d'observer tout règlement valide pouvant être en vigueur à un moment donné. D'après lui, la possibilité d'un jugement subséquent portant invalidité d'un règlement faisait partie des [TRADUCTION] «risques des affaires». Les assureurs demeureraient donc responsables en vertu du contrat conformément au Règlement valide.

Le juge Gibbs

Le juge Gibbs, dissident, a conclu à l'inexistence d'un lien entre l'invalidation de l'al. 20.3(3)(b) et la validité du contrat d'assurance. À son avis, la décision du juge Strayer n'avait de répercussions que sur le permis de Taku. Le fait que Taku avait exercé ses activités d'une manière contraire aux exigences du *Règlement sur les transporteurs aériens* (qui était valide), estimait-il, n'avait aucun effet sur la validité du contrat passé par les appelantes et Taku. Le juge Gibbs a conclu que l'avenant incorporait par renvoi dans le contrat le Règlement tel qu'il existait d'après les assureurs au moment d'établir la police. Il a rejeté l'argument selon lequel il incombait aux assureurs de faire enquête sur le transporteur aérien. Il était en outre d'avis d'infirmier la décision du juge de première instance portant adjudication des dépens aux familles, puisque, d'après lui, le premier motif avancé par le juge Meredith ne tenait pas compte de ce que les dépens doivent se rapporter à [TRADUCTION] «l'instance» et non pas aux événements dont elle tire son origine. Le juge Gibbs a ajouté ne pouvoir saisir la logique d'adjuger les dépens aux familles alors que c'étaient les assureurs qui avaient obtenu gain de cause et que rien ne faisait croire à une conduite irrégulière.

La question en litige

Les appelantes peuvent-elles se soustraire à l'obligation d'indemniser en invoquant un moyen de défense fondé soit sur les principes de common law en matière d'assurance, soit sur les modalités du contrat?

The Purpose of the Regulations

The claims of the parties to this action should be addressed in the light of the regulatory context in which the insurance companies and Taku carried on their affairs. The aviation industry falls within the general category of transportation. The *National Transportation Act*, R.S.C. 1970, c. N-17, applies to air transport covered by the *Aeronautics Act*, R.S.C. 1970, c. A-3. Section 3 of the former Act expresses the over-riding rationale for regulation in this field:

3. It is hereby declared that an economic, efficient and adequate transportation system making the best use of all available modes of transportation at the lowest total cost is essential to protect the interests of the users of transportation . . .

I would note in passing that the word "safe" was added to the section in 1987.

Passengers, as users of transportation, are the intended beneficiaries of state intervention in this field.

To implement the goals of the legislation, the C.T.C. passed regulations designed to protect passengers by requiring that every commercial air carrier as a condition of receiving a licence obtain insurance coverage for passengers killed or injured as a result of the negligence of the carrier. In 1983, the C.T.C. approved amendments to the *Air Carrier Regulations*. Among other changes the amendments provided for an increase in the minimum insurance coverage required for each passenger from \$40,000 to \$300,000. The coverage was to be based upon the number of passenger seats. This substantial increase indicates the importance attached by the regulators to the goal of protecting the ability of passengers, or their dependants, to recover for an air carrier's negligence. These amendments also included a provision that attempted to constrain insurers from placing exclusions or conditions on liability. The text of those regulations is as follows:

L'objet du Règlement

C'est à la lumière du contexte réglementaire dans lequel les compagnies d'assurances et Taku exerçaient leurs activités qu'il convient d'aborder les moyens avancés par les parties à la présente action. L'industrie aéronautique relève de la catégorie générale des transports. La *Loi nationale sur les transports*, S.R.C. 1970, ch. N-17, s'applique au transport aérien visé par la *Loi sur l'aéronautique*, S.R.C. 1970, ch. A-3. L'article 3 de la première loi énonce la raison d'être prépondérante de la réglementation dans ce domaine:

3. Il est par les présentes déclaré qu'un système économique, efficace et adéquat de transport utilisant au mieux tous les moyens de transport disponibles au prix de revient global le plus bas est essentiel à la protection des intérêts des usagers des moyens de transport . . .

Je signale en passant que le mot «sûr» a été ajouté à l'article en 1987.

Ce sont les passagers en tant qu'usagers des moyens de transport qui sont censés bénéficier de l'intervention de l'État dans ce domaine.

Pour assurer la réalisation des objets de la loi, la CCT a pris un règlement destiné à protéger les passagers en imposant à tout transporteur aérien commercial l'obligation d'obtenir, comme condition de délivrance d'un permis, une assurance suffisante pour le cas où des passagers décèderaient ou seraient blessés par suite de la négligence du transporteur. En 1983, la CCT a approuvé des modifications au *Règlement sur les transporteurs aériens*. Ces modifications prévoient notamment que soit portée de 40 000\$ à 300 000\$ l'assurance minimale requise pour chaque passager. La couverture devait être basée sur le nombre de sièges passagers. Cette augmentation considérable dénote l'importance attachée par l'organisme de réglementation au but d'assurer aux passagers, ou aux personnes à leur charge, la possibilité de se faire indemniser par suite de la négligence d'un transporteur aérien. Les modifications en question comprennent en outre une disposition visant à empêcher les assureurs de stipuler des exceptions à leur responsabilité ou de l'assujettir à des conditions. Ce règlement porte:

20.3 (1) No air carrier shall provide a commercial air service unless it maintains for each incident related to the operation of that service

(a) liability insurance covering risks of injury to or death of passengers in an amount that is not less than the amount determined by multiplying \$300,000 by the number of passenger seats on board the aircraft engaged in the commercial air service; and

(3) No air carrier shall take out liability insurance to comply with subsection (1) that contains an exclusion or waiver provision reducing insurance coverage for any incident below the applicable minima determined pursuant to that subsection, unless that provision

(a) is in respect of standard exclusion clauses adopted by the international aviation insurance community dealing with

- (i) war, hi-jacking and other perils,
- (ii) noise and pollution and other perils, and
- (iii) aviation radioactive contamination; or

(b) has been approved in writing by the Committee.

20.4 (1) Every licensed air carrier and every air carrier on the eligible list shall file with the Committee a valid certificate of insurance in the form set out in Schedule XVI signed by an authorized officer or agent of its insurer.

(2) A certificate of insurance referred to in subsection (1) shall not be accepted by the Committee unless it

(a) demonstrates to the Committee's satisfaction that the requirements specified in section 20.3 have been met; and

(b) contains an undertaking by the insurer or its agent to notify the Secretary forthwith in writing when an insured air carrier's coverage

- (i) is changed or is intended to be changed in a manner that results in the air carrier's failure to comply with section 20.3, or
- (ii) is cancelled or is intended to be cancelled.

The "Committee" referred to in the *Air Carrier Regulations* is the A.T.C.

If the *Air Carrier Regulations* are breached the air carrier is liable to lose its licence and is guilty of an

20.3 (1) Un transporteur aérien ne peut exploiter un service aérien commercial que s'il possède pour chaque sinistre lié à l'exploitation de ce service

a) une assurance responsabilité couvrant les blessures ou le décès de passagers pour un montant au moins équivalent du produit de \$300 000 multiplié par le nombre de sièges passagers à bord de l'aéronef utilisé dans le cadre du service aérien commercial; et

(3) Un transporteur aérien ne peut, pour se conformer au paragraphe (1), souscrire à une assurance responsabilité qui contient une clause d'exclusion ou d'exemption qui réduit l'étendue des risques assurés pour un sinistre en deçà des montants minimaux prévus à ce paragraphe, à moins que cette clause

a) ne soit une clause d'exclusion normalement adoptée par les compagnies d'assurances en aviation internationale, qui vise

- (i) la guerre, la piraterie aérienne et d'autres dangers,
- (ii) le bruit, la pollution et d'autres dangers, et
- (iii) la contamination radioactive des aéronefs; ou

b) n'ait été approuvée par écrit par le Comité.

20.4 (1) Chaque transporteur aérien autorisé et chaque transporteur aérien inscrit sur la liste d'admissibilité doivent déposer auprès du Comité un certificat d'assurance valide conforme à l'annexe XVI et signé par un agent autorisé ou un représentant de l'assureur.

(2) Le Comité n'accepte un certificat d'assurance visé au paragraphe (1) que si celui-ci

a) établit à la satisfaction du Comité que les exigences de l'article 20.3 ont été respectées; et

b) stipule l'engagement de la part de l'assureur ou de son agent d'aviser par écrit le Secrétaire dès que l'étendue des risques assurés du transporteur aérien

- (i) est modifiée ou est censée être modifiée de façon que le transporteur aérien ne puisse plus respecter les exigences de l'article 20.3, ou
- (ii) est annulée ou est censée être annulée.

Le «Comité» visé au *Règlement sur les transporteurs aériens* est le CTA.

Le transporteur aérien qui viole le *Règlement sur les transporteurs aériens* risque la révocation de son

offence under s. 17 of the *Aeronautics Act* and s. 161 of the Regulations. Nonetheless it is evident that the Regulations were enacted for the protection and benefit of the passengers. Clearly their aim is to provide insurance coverage for passengers who are killed or injured as a result of the negligence of the air carrier. This regulatory regime demands the active participation of the insurance company. The insurer must draft a contract that satisfies these Regulations and it must submit a certificate of insurance to the C.T.C. The insurer benefits from the scheme as it forces all air carriers to purchase policies as a condition of licence.

Common Law Duties of Disclosure Placed on the Insurer and the Insured

Although it is the state which has determined by Regulations the conditions for the coverage to be provided by the contract of insurance, the appellants have raised two private law doctrines to deny liability. They cite both the insurance doctrine of *uberrima fides* and general contract principles to support the position that the policy issued to Taku was void *ab initio*. The *uberrima fides* doctrine is a longstanding tenet of insurance law which holds parties to an insurance contract to a standard of utmost good faith in their dealing. It places a heavy burden on those seeking insurance coverage to make full and complete disclosure of all relevant information when applying for a policy.

In argument, the appellants referred to and relied upon the doctrine as formulated by Lord Mansfield in *Carter v. Boehm* (1766), 3 Burr. 1905, 97 E.R. 1162. Mansfield L.J. understood the duty of disclosure to flow from the nature of a typical insurance contract. An insurer must accurately assess the risk of issuing a policy to determine an appropriate premium. Drawing on the experience of the insurance industry in eighteenth-century Britain, he assumed that the party applying for insurance had superior knowledge of the matters affecting the risk. Because of the disparity in access to relevant and essential information between the insurer and the insured, he found that a prospective insured had an obligation at common law to communicate all relevant factors to the insurer. He

permis et se rend coupable d'une infraction à l'art. 17 de la *Loi sur l'aéronautique* et à l'art. 161 du Règlement. Il est évident néanmoins que c'est pour la protection et au profit des passagers qu'a été pris le Règlement, l'objet de celui-ci étant visiblement de faire bénéficier d'une assurance les passagers qui décèdent ou sont blessés par suite de la négligence du transporteur aérien. Ce régime réglementaire exige la participation active de la compagnie d'assurance. L'assureur doit en effet dresser un contrat qui soit conforme au Règlement et remettre à la CCT un certificat d'assurance. Le régime profite à l'assureur en ce sens qu'il oblige tous les transporteurs aériens à se faire assurer comme condition de l'obtention d'un permis.

L'obligation de divulgation incombant à l'assureur et à l'assuré en common law

Bien que ce soit l'État qui a fixé par voie de règlement les conditions quant à la couverture devant être fournie par le contrat d'assurance, les appelantes, pour nier leur responsabilité, ont eu recours à deux principes de droit privé. Elles invoquent à la fois la théorie de l'*uberrima fides* propre au droit des assurances et les principes généraux des contrats à l'appui du point de vue selon lequel la police délivrée à Taku était nulle *ab initio*. Principe bien établi du droit des assurances, la théorie de l'*uberrima fides* astreint les parties à un contrat d'assurance à la bonne foi la plus totale. Quiconque demande une police d'assurance se voit imposer une lourde obligation de divulguer complètement tous les renseignements pertinents.

Au cours des débats, les appelantes ont mentionné et invoqué la théorie telle qu'elle est formulée par lord Mansfield dans l'arrêt *Carter v. Boehm* (1766), 3 Burr. 1905, 97 E.R. 1162. D'après le lord juge Mansfield, l'obligation de divulgation découlait de la nature du contrat typique d'assurance. Pour fixer la prime appropriée, l'assureur doit apprécier exactement le risque inhérent à la délivrance d'une police. Se fondant sur l'expérience de l'industrie des assurances en Grande-Bretagne au XVIII^e siècle, il a supposé que c'était la partie qui demandait une assurance qui connaissait le mieux les faits influant sur le risque. En raison de l'inégalité de l'assureur et de l'assuré en ce qui concerne les possibilités d'accès aux renseignements pertinents et essentiels, a-t-il conclu,