

---

# Assurances

Revue trimestrielle consacrée à l'étude théorique et pratique  
de l'assurance au Canada

Directeur : GÉRARD PARIZEAU



## SOMMAIRE

FAITS D'ACTUALITÉ, par G. P. ... .. 113

Les rapports financiers des sociétés. — La canalisation du  
Saint-Laurent.

CONNAISSANCE DU MÉTIER, par Jean Dalpé ... 119

De la responsabilité du patron envers son personnel au  
cours du travail. — De la responsabilité civile envers les  
personnes transportées dans la voiture du patron ou d'un  
employé. — Du risque de chargement et de déchargement  
en assurance-automobile. — De l'intérêt assurable en assu-  
rance-automobile. — Que veulent dire les mots « confined  
to house » ou « strictement et continûment retenu dans la  
maison » dans la police d'assurance accident et maladie ? —  
De l'amortissement des biens mobiliers ou immobiliers.

CHRONIQUE DE DOCUMENTATION ... .. 141

Best's Insurance reports. — Best's Life Insurance. —  
Canada 1954. — Histoire des Institutions d'assurance  
en France. — Rapport à Monsieur le Ministre des Finances.  
— Quarterly of the National Protection Association. —  
Report on Floods and Flood Damage. — Insurance of  
Profits. — « Le Chef d'Entreprise » et L'Evolution de la  
structure des emplois au Canada.

# J. E. CLÉMENT INC.

Gérants de Compagnies d'assurances non syndiquées  
Maison établie en 1922

**AGENCES D'ASSURANCES ASSOCIÉES INC.**  
(Service de placement à l'intention des Agents)

**CONTINGENCY INSURANCE COMPANY LIMITED**  
(Incendie, Automobile, Risques divers)

**EXCESS INSURANCE COMPANY LIMITED**  
(Incendie seulement)

**UNION CANADIENNE COMPAGNIE D'ASSURANCES**  
(Incendie et Automobile)

FRANÇOIS DESMARAIS — F. E. LEYLAND  
Gérants conjoints

Siège social: 450, rue Ste-Hélène

Tél.: Plateau 8304



« On discute la vertu, la beauté, le courage, le génie; On ne discute jamais l'argent ».

(DUMAS, fils)

Non seulement l'homme d'aujourd'hui est considéré selon le nombre plus ou moins grand de ces pièces de métal jaune ou blanc qu'il a amassées, mais il en a chaque jour besoin pour exister.

Il les a investies, ces pièces, et elles se sont multipliées. Il les a transformées en une ou des affaires, pour les faire produire. Cela lui a coûté du temps, des tracas, beaucoup d'efforts.

Et pour être bien certain que ce qu'il a bâti, développé, ne s'effondrera pas tout à coup par quelques désastres, il a recours à un procédé ingénieux: « L'ASSURANCE ».

## ROYAL LIVERPOOL INSURANCE GROUP

Succursales et  
Inspecteurs-résidents

à

RIMOUSKI - CHICOUTIMI  
TROIS-RIVIÈRES  
SHERBROOKE - QUÉBEC  
MONTRÉAL

Compagnies faisant partie du  
**GRUPE D'ASSUREURS ROYAL-LIVERPOOL**

Royal Insurance Company Limited  
Hudson Bay Insurance Company  
The Central Insurance Company Limited  
The Globe Indemnity Company of Canada  
The Liverpool-Manitoba Assurance Company  
The Liverpool & London & Globe Ins. Co. Ltd.

# L'ÉCOLE DES HAUTES ÉTUDES COMMERCIALES

(affiliée à l'Université de Montréal)

•

Prépare aux situations supérieures du commerce,  
de la finance et de l'industrie.

•

## COURS UNIVERSITAIRE

Pour ceux qui peuvent s'assurer des études universitaires et  
veulent se donner la formation la plus complète possible.

## COURS DE PRÉPARATION AUX AFFAIRES

Ces cours se donnent le soir à l'intention de ceux qui doivent  
travailler le jour pour gagner leur vie et qui sont désireux  
de se perfectionner.

•

Nous attirons particulièrement l'attention des courtiers et  
agents d'assurances, des employés des Sociétés d'assurances,  
sur nos cours qui se donnent le soir en assurance-vie, en  
économie politique, en droit civil et commercial, et en langue  
française et anglaise.

•

TOUS RENSEIGNEMENTS GRATUITS SUR DEMANDE  
AU DIRECTEUR

535, Avenue Viger,

Montréal

**STONE & COX LIMITED ANNOUNCE A NEW BOOK**  
**ON**  
**BUSINESS INTERRUPTION INSURANCE**

**A Valuable Guide  
for Underwriters and Agents**

**Written by an Experienced  
and Active Business  
Interruption Specialist**



**Based on The Latest Use and  
Occupancy and Loss of Profits  
Forms as Adopted by  
Underwriters in Canada  
January 1949**



**A Concise 9 x 6 in. Book of 52 Pages  
Attractively Covered and Finished  
in a Plastic Ring Binding**

**Price : \$2.00**

**Special Discounts Allowed on Quantities of Six or More**



**STONE & COX, LIMITED**

**229 Yonge Street**

**Toronto 1, Canada**

---

**DES  
PRIMES  
EQUITABLES**

Pourquoi faisons-nous  
partie de la C.U.A. ?  
Parce que cette  
affiliation permet à nos  
assurés de verser des  
primes équitables.  
Basées sur une longue  
expérience scientifique,  
elles représentent  
vraiment les pertes  
causées par le feu, les  
frais d'administration  
et un modeste profit.

**SOCIÉTÉ  
NATIONALE  
D'ASSURANCES**  
41 OUEST, RUE ST-JACQUES,  
MONTRÉAL 1,  
HA. 3291

---



**M**etropolitan  
*Life*  
*Insurance Company*

NEW YORK



DIRECTION GÉNÉRALE AU CANADA • OTTAWA

# Assurances

Revue trimestrielle consacrée à l'étude théorique et pratique  
de l'assurance au Canada

Autorisé comme envoi postal de la deuxième classe.

Ministère des Postes, Ottawa.

Les articles signés n'engagent que leurs auteurs.

113

Prix au Canada :  
L'abonnement : \$2.00  
Le numéro : - \$0.75

Directeur : GÉRARD PARIZEAU

Administration :  
Ch. 319  
300, rue du St-Sacrement  
Montréal

---

22e année

MONTRÉAL, JANVIER 1955

No 4

---

## Faits d'actualité

*par*

G. P.

### Les rapports financiers des sociétés.

J'ai sous les yeux quelques rapports financiers présentés par de très grandes sociétés à leurs actionnaires, l'un de Distillers Corporation-Seagrams Limited, l'autre d'Abitibi Pulp and Paper, un troisième de la Compagnie de Papier Rolland et un quatrième de la Banque Provinciale du Canada. Les cinq autres sont des bilans de sociétés d'assurance, une anglaise, la London & Lancashire Insurance Company, deux américaines, la Federal Insurance Company et la National Fire Insurance Company of Hartford, une canadienne, la Sun Life Assurance Company of Canada et enfin une française, La Paix. Il est intéressant de les comparer, non pour diminuer l'un aux dépens de l'autre, mais pour tirer quelques réflexions générales de leur présentation.

Dans tous ces rapports, on sent le désir très net de renseigner l'actionnaire et, derrière ce désir, l'intention de faire valoir la puissance de l'entreprise auprès de l'actionnaire d'abord et du public qui a besoin d'être convaincu constamment, tant la force de la propagande est grande en Amérique particulièrement. C'est dans les bilans des sociétés américaines et de certaines entreprises canadiennes qu'on trouve le plus grand luxe de moyens et, il faut l'admettre, le plus de détails sur les affaires de la société — tel ce bilan de l'Abitibi Pulp & Paper illustré de magnifiques photos en couleur et rempli d'explications, simples, mais intéressantes sur les recherches faites par la société pour étudier ses réserves forestières et les conserver: problème vital pour une grande entreprise qui pour survivre doit non seulement ménager ses forêts par des coupes rationnelles, mais assurer le remplacement des essences en un demi-siècle. C'est un problème qui exige la plantation d'arbres, mais aussi le nettoyage de la forêt et la lutte contre l'insecte dévastateur. Avec la Compagnie de Papier Rolland, on a un échantillon de ses magnifiques papiers et des photos en noir et blanc de certaines de ses opérations. Le bilan de la Banque Provinciale du Canada, fort bien présenté, reproduit les discours du président et du gérant général, les comptes de l'année et il donne des détails précis sur les progrès de l'entreprise. Avec Distillers Corporation-Seagrams Limited, la formule est différente. Ce n'est plus des affaires de la compagnie qu'il s'agit surtout. Les renseignements y sont, mais malgré leur éloquence ils s'effacent devant l'étude d'un projet formidable, dont la province de Québec ne semble guère se préoccuper en ce moment: la canalisation du Saint-Laurent. Le rapport de Distillers-Seagrams y consacre une rapide étude d'ensemble, mais qu'illustrent de magnifiques photographies en couleur des grandes villes et des régions intéressées. Des cartes sim-



plifiées et fortement colorées indiquent en gros ce que sera le projet exécuté.

Les autres rapports financiers sont ceux de sociétés d'assurance. L'une anglaise, dont le rapport nous parvient en français, ce qu'explique sans doute l'importance de ses affaires en France. Le document est simple, sobre, imprimé en blanc et noir. Il n'est volumineux que par l'importance et le nombre des sociétés englobées. Les commentaires sont brefs, précis et ne sortent pas des affaires du groupe, où l'on retrouve la London & Lancashire, la Quebec Fire, la Mercantile Insurance Company et la London & Lancashire Guarantee and Accident Company of Canada, dont nous sommes accoutumés de voir les noms au Canada.

115

Le bilan de La Paix, compagnie française, est non moins sobre d'aspect mais il contient une très solide étude de l'assurance en France, de ses problèmes et de ses résultats d'ensemble. On sent qu'ici on cherche à s'élever au-dessus de la pratique pour apercevoir l'ensemble du sujet: ce qui correspond à la fois à la mentalité française et à sa conception particulière de la vie économique.

Avec les rapports des sociétés américaines d'assurance, on revient au luxe de moyens dont nous parlions à propos de certaines grandes sociétés canadiennes qui subissent à ce propos l'influence américaine: l'usage de papier luxueux, des caractères très soignés, des détails abondants sur les affaires, les placements et les résultats. C'est le cas de la Federal et de la National of Hartford, dont les rapports contiennent, entre autres choses, un exposé très complet des placements faits par l'entreprise.

Les comptes de la Sun Life font exception à ce luxe de présentation. Le document qui les contient est soigné, moins élaboré, moins coûteux, quoique fort plaisant à consulter. Chose intéressante, les principaux aspects des affaires de la société y sont traités avec des détails simples, mais qui sem-

blent dire au lecteur: « vous êtes un homme intelligent; nos affaires ont ceci de particulier, prenez-en connaissance. Ainsi vous saurez ce que nous faisons ». Voilà une conception qui me plaît.



116 Est-ce du temps perdu que d'attribuer autant d'espace à des documents qu'il est d'usage de jeter au panier après les avoir parcourus rapidement, en ne surveillant que le dividende et le cours en bourse, ces critères de l'administration bonne ou mauvaise d'une entreprise? Je ne crois pas parce qu'il me paraît y avoir dans le luxe de la présentation et dans les détails qui sont donnés, un effort d'intéresser l'actionnaire à l'entreprise et aux problèmes qui la concernent de près ou de loin, comme le renouvellement de la forêt pour l'Abitibi et les problèmes généraux de l'assurance pour La Paix, ceux de la mortalité et du rendement des placements pour la Sun Life et le grand, le très grand problème de la canalisation du Saint-Laurent pour Distillers-Seagrams — qui ne peut pas ne pas voir ce que représentera pour ses affaires cette grande artère ouverte vers l'intérieur de l'Amérique. En cela ses dirigeants nous montrent à nous de Québec, qu'il faudrait nous préoccuper davantage de ce projet dont peut dépendre le sort d'une partie de la population du Canada.

### **La canalisation du Saint-Laurent.**

Le Canada et les États-Unis ont fini par s'entendre pour l'exécution du projet de canalisation du Saint-Laurent. Les premiers travaux sont en marche; en face du port de Montréal, les camions jettent des masses de terre, commençant ainsi les jetées et les remblais destinés au canal. A Ottawa et à Cornwall, on accorde des contrats qui mettront bientôt en marche la machine que New-York et les chemins de fer américains avaient voulu bloquer solidement. A Toronto, on jubile; l'on annonce dix ans à l'avance la domination de l'On-

tario sur le Canada, grâce à ce canal géant qui amènera de partout les cargos, le minerai, les produits fabriqués et qui permettra à Toronto de devenir le grand centre de distribution du Canada et, peut-être, de certaines régions des Etats-Unis, succédant à Montréal, de toute manière, dans le marché canadien. Il est évident que l'imagination aidant, la perspective est agréable pour eux qui s'attendent à en bénéficier. Et que pense Montréal de tout cela ? Il est difficile de le savoir. Il y a ceux qui se disent: Montréal s'est développé parce que les rapides de Lachine faisaient obstacle à la navigation. Si les cargos passent tout droit, en se contentant de lancer les coups de sifflet réglementaires, Montréal subira le sort de Québec qui s'est vu déplacer par Montréal quand le chenal a permis aux bateaux de remonter plus haut. Et ne devra-t-on pas se contenter d'assister au défilé des bateaux sur les bancs que gentiment Ottawa fera installer le long du canal pour accueillir ceux qui aiment à la fois le soleil et les navires en marche ? Il y a ceux qui affirment: Montréal est un centre de distribution et un centre manufacturier qui vont continuer à se développer grâce à la vitesse acquise et à certains avantages traditionnels, comme l'organisation des transports, le bon marché relatif de la main d'œuvre, l'électricité en abondance et à bon compte. Il y a ceux qui sont inquiets de l'apathie à peu près générale et de l'optimisme ou du je-m'en-foutisme de beaucoup. Ceux-là croient qu'il n'est pas suffisant de se demander quelle hauteur aura la tranchée qui permettra aux navires de se rendre à Longueuil, ce qu'on fera du pont Victoria, si l'on aura un tunnel pour circuler sous le fleuve ? D'autres municipalités — les petites sur la rive sud — sont allées beaucoup plus loin. Elles se sont dit: le canal passera ici; il faut en tirer le maximum d'avantages matériels. Nous ne voulons pas nous demander si la province de Québec en sera diminuée et la province d'Ontario très avantagée. Il y a là un fait: les bateaux passeront. Que pouvons-nous en tirer ? Nous avons la main-

118

d'œuvre, l'espace disponible, que pouvons-nous faire pour attirer les industries qui, en venant s'installer ici, amèneront salaires, taxes, accroissement de la valeur, bref une prospérité immédiate ou lointaine suivant le succès des mesures que nous imaginerons. Evidemment, la chose est théoriquement plus facile là où rien ou à peu près rien n'existe, où tout est à créer, où on taille dans du neuf. Mais à Montréal, n'est-il pas urgent de faire une étude d'ensemble du parti à tirer d'un des plus formidables événements qui se soient produits dans l'histoire de la Ville et du Canada. Le canal passant sur la rive sud et non sur la rive nord, comme depuis un siècle et demi, les navires sortant du côté de Longueuil et non de Montréal, ceux-ci reviendront-ils vers Montréal ou arrêteront-ils le long de la rive où on se sera organisé pour les accueillir ? Doit-on imaginer un « greater Montreal » débordant le fleuve et se développant sur un immense espace au-delà du port actuel ? Pour empêcher que celui-ci ne s'étiolle, faut-il en imaginer l'expansion loin sur l'autre rive ? Et si cela se réalise, que fera-t-on de ces quartiers sales, affreux, insalubres qui entourent le port, comme tous les ports, et qui en font une des choses les plus laides et les plus tristes qui soient ?

Des problèmes d'ordre municipal se posent. La ville doit les étudier. Mais comme ce ne sont pas les seuls, nous croyons que les économistes, les commerçants, les industriels et les financiers doivent se dire: quel parti pouvons-nous tirer individuellement et collectivement d'une situation que nous n'avons pas voulue, mais qu'on nous impose dans l'intérêt général du pays ? S'ils ne le font pas, si la ville de Montréal et si le gouvernement de la province ne se préoccupent pas du problème, ce sera une autre occasion d'agir que l'on aura perdue. Et peut-être l'une des plus fécondes du siècle.

# Connaissance du métier

par

JEAN DALPÉ

## I — De la responsabilité du patron envers son personnel au cours du travail.

119

Nous envisageons ici la responsabilité du patron non assujetti à la loi des accidents du travail.

En principe et en fait, le patron n'est responsable de l'accident subi au cours du travail que s'il y a faute de sa part. Il peut y avoir faute par suite:

- a) des instructions que le patron a données sur la manière de procéder;
- b) de l'état ou de la nature des lieux qu'il met à la disposition de son personnel;
- c) de la qualité ou de l'état du matériel employé.

Ce sont dans l'ensemble, croyons-nous, les cas les plus généraux.

Il y a faute, par exemple, si le patron demande à ses employés d'utiliser telle ou telle méthode de travail qui présente un risque particulier, d'accélérer la vitesse d'exécution au-delà du point de sécurité ou encore si le local utilisé est en mauvais état. Il y a négligence et faute, par conséquent, si les lames du plancher sont disjointes, si l'installation électrique est défectueuse et cause un accident, si l'escalier ou le toit ne sont pas débarrassés à temps de la neige ou de la glace, si la mezzanine ou l'escalier n'est pas solide et s'écroule sous un poids trop lourd. Si le ménage n'est pas fait régulièrement et si l'employé s'accroche dans un obstacle qui, normalement, ne doit pas être là, s'il traîne une pelure de banane



ou une écorce d'orange sur laquelle la victime de l'accident a glissé ou encore si les planchers sont trop cirés. Il y a faute également si les outils ou les instruments de travail, les échelles et escabeaux et le matériel en général ne sont pas en bon état ou présentent un danger contre lequel l'employé est mal protégé ou n'est pas suffisamment mis en garde.

120 Il existe enfin certains règlements, comme le Code de sécurité pour les ascenseurs et les monte-charges, qui ont force de loi et dont la mauvaise application ou le simple fait de ne pas s'y conformer, constitue une négligence entraînant la responsabilité du patron.

A l'extérieur également, il peut y avoir faute du patron si l'accident a lieu au cours ou à l'occasion du travail. Imaginons, par exemple, le cas où l'auto qui transporte les employés appartient au patron. La voiture est en mauvais état et les employés transportés sont blessés. Ou encore, le chauffeur, préposé du patron, fait une fausse manœuvre qui entraîne des blessures aux employés. Enfin, autre cas, si le patron, qui est dans la voiture, fait accélérer la vitesse à un point dangereux.

Il est inutile d'allonger la liste des cas possibles. Notons simplement que le patron peut se garantir en s'assurant. Trois solutions sont possibles.

a) La première, c'est de se protéger contre le droit commun seulement. Dans ce cas, l'assureur assure le patron jusqu'à concurrence des sommes indiquées dans le contrat avec l'entente que l'assureur ne verse une indemnité que dans le cas où celui-ci est en tort. L'avantage de cette manière de procéder, c'est que la prime est moins élevée. L'inconvénient, c'est qu'il faut prouver que l'assuré est à blâmer et non l'employé. Comme dans la plupart des cas il y a doute, on peut s'attendre à certaines discussions. D'un autre côté, de cette manière, l'assuré est garanti légalement moyennant une prime considérablement réduite.

b) La deuxième manière, c'est de souscrire une assurance de droit commun avec l'avenant de compensation volontaire. En procédant ainsi, il n'y a pas de discussion en cas d'accident, puisque l'assureur offre à l'accidenté une indemnité hebdomadaire prévue par le contrat, c'est-à-dire en résumé les deux-tiers du salaire à partir du huitième jour jusqu'à concurrence de \$30.00 ou de \$40.00 suivant ce que l'assuré désire, le remboursement des frais d'hospitalisation, de médecin et de garde-malade jusqu'à concurrence de \$500.00 et diverses indemnités en cas d'amputation. L'inconvénient, c'est que les indemnités sont relativement limitées.

121

L'avantage de ce second mode, c'est qu'il n'y a pas de discussion puisque l'assureur doit payer a) soit les indemnités prévues dans l'avenant de compensation volontaire; b) soit, si l'accidenté n'accepte pas les sommes indiquées, le montant déterminé en vertu du droit commun si l'accident a lieu au cours du travail et si l'assuré en est légalement responsable.

c) Enfin le dernier mode, c'est une combinaison des deux. On peut, par exemple, s'assurer en vertu du droit commun dans le cas des employés d'une certaine catégorie, comme ceux du bureau, et souscrire l'avenant de compensation volontaire pour le reste du personnel, c'est-à-dire celui qui est le plus exposé comme le personnel d'entretien.

Il est possible de compléter cette garantie générale par une assurance spéciale contre les accidents souscrite pour le personnel supérieur. Cette assurance comprend non seulement les voyages en avion ou dans un mode de transport quelconque, mais encore les voyages en auto faits dans l'intérêt du patron et à ses frais. Ainsi, dans le cas d'un accident, que le patron ait une responsabilité quelconque, l'employé ou ses héritiers sont indemnisés jusqu'à concurrence des sommes prévues : capital assuré en cas de mort ou d'amputation, indemnité hebdomadaire ou mensuelle et indemnité pour frais

médicaux ou d'hospitalisation. La police d'assurance mentionne le nom de la personne assurée, ainsi que le montant de l'assurance souscrite individuellement.

122

En voyant à ce que l'indemnité soit payable au patron, celui-ci peut, après un accident, juger si la somme doit lui rester en compensation de la perte qu'il subit à la suite de la mort d'un employé précieux. S'il le préfère, il peut verser la somme aux héritiers de l'employé décédé et obtenir, de cette manière, une libération de responsabilité légale ou morale. Dans ce dernier cas, la question de l'impôt sur le revenu pour les primes ne se pose pas. Dans le premier, ce serait différent.

## **II — De la responsabilité civile envers les personnes transportées dans la voiture du patron ou d'un employé.**

La pratique pose souvent au patron la question suivante: puis-je avoir une responsabilité envers mes employés et, en général, envers les personnes transportées dans mes automobiles ou dans celles dont on se sert pour mon compte? Et, s'il y a une responsabilité possible, comment puis-je me garantir? Trois cas se présentent:

- a) celui des personnes transportées dans la voiture du patron;
- b) celui des personnes transportées dans l'automobile d'un employé, enregistrée au nom de celui-ci;
- c) celui des personnes transportées dans une voiture louée par le patron.

Dans les trois cas, la clef de la responsabilité sera l'état du véhicule, la faute commise par le patron ou par un de ses préposés au volant de la voiture. Qu'il s'agisse, en effet, d'une voiture appartenant au patron ou à un tiers, celui-la n'aura de responsabilité que si son préposé ou lui-même, en conduisant la voiture, commettent une erreur, une négligence ou une imprudence dans la conduite de la voiture ou si celle-ci

est mal tenue. Dans le troisième cas, il est évident que la faute du patron sera presque inexistante s'il ignore le mauvais état de la voiture ou si, le connaissant, il fait son possible pour le corriger. Tout cela est une question de faits à déterminer après l'accident. Le risque existe, cependant, et il peut être garanti à l'aide des assurances suivantes :

1° — Le cas des employés au cours du travail, nous l'avons étudié précédemment. En bref, si le patron n'est pas assujéti à la loi des accidents du travail, il peut souscrire une assurance de responsabilité patronale auprès d'une société privée, qui le mettra à l'abri de sa responsabilité en vertu du droit commun si l'accident a lieu au cours ou à l'occasion du travail. Si l'accident a lieu hors du travail, le cas doit être envisagé sous l'angle étudié dans le paragraphe suivant.

2° — Le cas des personnes non à l'emploi du patron peut faire l'objet d'une assurance-automobile ordinaire pour les voitures qui lui appartiennent et d'une assurance automobile indirecte pour les autres.

La police automobile ordinaire met l'assuré à l'abri de sa responsabilité civile envers les personnes transportées, sauf s'il s'agit d'un membre de sa famille immédiate ou de la personne qui conduit l'automobile. <sup>1</sup> Sa faute peut donc être garantie par le contrat ordinaire jusqu'à concurrence du montant de l'assurance. <sup>2</sup> Pour que l'assurance s'applique, cependant, il faut qu'il y ait faute partielle ou entière du patron, car il ne s'agit pas d'une assurance contre les accidents, mais bien d'une assurance contre la responsabilité résultant d'un

<sup>1</sup> Il y a là un trou assez embarrassant dans le contrat. Imaginons, par exemple, le cas d'une personne qui conduit une automobile en mauvais état, qui ne le sait pas, qui est blessée au volant de l'auto au cours d'un accident et qui revient contre le propriétaire de l'auto. Celui-ci n'est pas garanti par la police, à cause de la clause qui se lit ainsi: « L'indemnité prévue par la présente clause ne pourra profiter... à toute personne, firme ou corporation, à raison de toute réclamation résultant de blessures subies par l'assuré ou la personne conduisant l'automobile... » (section B).

<sup>2</sup> Rappelons, cependant, que s'il s'agit d'un camion, la police d'assurance devra contenir l'avenant des personnes transportées, dont le nombre est fixé généralement à trois, en outre du chauffeur et de son aide.

124

accident : ce qui est différent. Si l'on veut compléter l'assurance, on peut faire annexer au contrat un avenant à l'effet que l'assureur versera une indemnité pour les frais médicaux et d'hospitalisation jusqu'à concurrence de \$250.00, \$500.00 ou \$1,000.00 par personne suivant la prime versée et sans que l'assuré soit tenu à une réparation quelconque. Ajoutons que l'avenant comprend toute personne transportée sans exception dans le cas d'une voiture particulière.

Reste le cas d'une voiture enregistrée au nom d'un tiers, employé du patron, ou d'une voiture louée.

S'il s'agit d'un employé, le patron peut exiger que celui-ci soit assuré en vertu d'une police d'assurance automobile ordinaire. En cas d'accident, il est probable que la personne transportée se contentera de revenir contre l'employé, propriétaire de la voiture. Si celui-ci n'est pas responsable de l'accident et s'il a l'avenant des frais médicaux dont nous parlions précédemment, l'assureur offrira l'indemnité qui y est mentionnée. Si le patron est mis en cause, l'assureur garantira celui-ci pourvu que l'employé accepte la chose et qu'il s'agisse d'une voiture particulière.<sup>1</sup>

Mais bien des choses peuvent se produire.

a) Le montant de l'assurance peut être insuffisant, même pour l'employé;

b) L'employé peut s'être brouillé avec son patron dans l'intervalle et refuser que l'assureur le garantisse;

---

<sup>1</sup> En vertu de la clause omnibus qui se lit partiellement ainsi: « L'assureur s'engage ... à indemniser en la même manière et aux mêmes conditions auxquelles l'assuré y a droit, d'après les présentes, toute personne transportée dans l'automobile ou le conduisant légitimement, ainsi que toute personne, société ou corporation légalement responsable de la conduite dudit automobile; à condition que permission en soit donnée par l'assuré ou si l'assuré est un particulier que telle permission provienne d'un membre adulte de sa maison autre qu'un chauffeur ou serviteur domestique, pourvu toutefois que l'indemnité payable en vertu des présentes soit appliquée d'abord à la protection de l'assuré et le reste, s'il en est, à la protection d'autres personnes ayant droit en vertu des présentes et ce en conformité aux instructions que l'assuré en donnera par écrit. »



c) La police peut ne pas avoir été renouvelée par suite d'un oubli ou avoir été annulée par l'assureur sans que le patron ait été averti;

d) La police peut être frappée de nullité par suite d'un acte de l'employé, qui conduit en état d'ivresse, qui n'a pas donné à l'assureur les renseignements exacts au moment de la souscription du contrat<sup>1</sup> ou qui fausse les faits au moment du règlement.<sup>2</sup>

Pour se mettre à l'abri, le patron peut avoir une assurance contre la responsabilité indirecte envers les tiers, y compris les personnes transportées. Cette assurance peut être souscrite selon l'un des modes suivants:

1° — soit un contrat mentionnant le nom des employés dont les autos sont comprises dans l'assurance. L'inconvénient de ce mode de procéder, c'est que seules sont incluses dans la garantie les voitures des personnes énumérées; ce qui laisse place à des oublis.

2° — soit un contrat sans mention d'aucun nom particulier, qui englobe le personnel dans l'ensemble, la prime variant suivant le nombre d'employés qui se servent de leur auto régulièrement, le nombre total d'employés de la maison, le nombre d'agents et les montants versés pour la location de voitures automobiles avec ou sans chauffeur.

Ainsi, le patron se trouve à être garanti contre sa responsabilité envers les personnes transportées dans des voitures qui ne lui appartiennent pas, mais qui servent à ses affaires.

### **III — Du risque de chargement et de déchargement en assurance-automobile.**

En chargeant ou en déchargeant un camion, il est possible de causer un dommage aux tiers: dommage matériel ou corporel. Ainsi, un ouvrier, en enlevant des planches sur la

<sup>1</sup> Article 2 des conditions statutaires, intitulé « Fausse représentation ».

<sup>2</sup> Article 11 des conditions statutaires, intitulé « Fraude ».

plate-forme du camion, frappe un passant, brise une glace ou endommage une auto stationnée. Des bûches transportées dans un camion, tombent du véhicule au cours du déchargement et heurtent un passant. Un piano est hissé au deuxième étage d'un immeuble après avoir été enlevé du véhicule. Une caisse de bière tombe hors de la rampe sur laquelle elle est transportée et frappe un passant. De la gazoline se répand hors d'un réservoir, au moment où un camion-citerne le remplit parce que le préposé est négligent. L'essence prend feu, fait explosion et cause de très sérieux dégâts. Ces cas présentent des aspects différents du problème, croyons-nous :

a) L'objet cause un dommage au tiers pendant qu'on le manipule dans le véhicule;

b) L'objet cause un dommage en dehors du véhicule, sans même avoir été déposé par terre;

d) La chose transportée cause un dommage à peu de distance du véhicule, au cours du transport du camion à l'endroit où elle est censée être déposée, par suite de l'entente faite avec le vendeur ou avec le camionneur.

e) La cause du dommage est nettement due à la négligence du préposé *qui utilise l'outillage fixé au camion*: c'est le cas de l'essence qui se répand hors du réservoir parce que l'employé en laisse s'écouler une trop grande quantité.

La clause des dommages matériels aux tiers dans la police automobile se lit ainsi dans la province de Québec :

« L'assureur s'engage à indemniser l'assuré pour toute perte ou dommage entraînant la responsabilité légale dudit assuré, à raison de la destruction ou de dommages (y compris la perte d'usage en décollant) aux biens de toute personne, à raison du droit de propriété, de l'entretien ou de l'usage de l'automobile. »

Avec une pareille définition, devrait-on conclure que le dommage ayant lieu hors du camion, devrait être réglé par l'assureur automobile ?

Certaines polices, mais très rares, précisent que l'assurance automobile comprend également l'opération de chargement ou de déchargement du camion. Ce qui semble trancher définitivement le cas, pourvu qu'on s'entende sur le sens à donner à ces mots, ce qui n'est pas facile.

De son côté, la police de responsabilité civile exclut les dommages causés par des automobiles, sauf s'il s'agit de véhicules porteur d'une licence W ou P dans la province de Québec. Certaines précisent même qu'elles ne comprennent pas les dommages causés au cours du chargement et du déchargement d'un véhicule.

Si le dommage est causé par des choses qu'on manipule dans le camion ou à l'occasion de l'usage du camion pour les fins auxquelles il est destiné, il n'y a généralement pas de difficulté. Dans la pratique, cependant, on ne semble pas avoir décidé de façon définitive comment on interprétera les mots *loading and unloading*, et qui garantira les dommages. Pour cela, il faudrait savoir exactement où commence l'opération du chargement et du déchargement et où elle finit et, enfin, à qui il appartient de régler le sinistre de l'assureur automobile ou de responsabilité civile. Il serait très important que les assureurs se mettent d'accord a) pour définir le risque; b) pour savoir qui l'acceptera. Il est en effet extrêmement ennuyeux pour l'assuré de se trouver devant une pareille incertitude, qui laisse la solution au hasard des bonnes volontés.

La meilleure précaution à prendre, c'est de placer les deux risques auprès du même assureur. Mais cela n'est pas toujours facile car certains assureurs sont excellents pour l'automobile et le sont moins pour la responsabilité civile.

Pour qu'on comprenne la difficulté du problème, voici des extraits d'un jugement rendu le 8 octobre 1954 par la Cour d'Appel de l'Ontario dans la cause de *Reliance Petroleum Limited* contre *Canadian General Insurance Company*;

*Reliance Petroleum Limited contre R. C. Stevenson, C. A., as attorney in Canada for the non-marine underwriters at Lloyd's.* Il s'agit du cas d'essence répandue hors du réservoir par suite de la négligence de l'employé, qui ne surveillait pas le robinet du camion-citerne faisant le transvasement, ce qui a entraîné une explosion et des dégâts de l'ordre de \$16,000. Voyant qu'on lui refusait l'indemnité a) en vertu de l'assurance-automobile (Lloyd's); b) en vertu de l'assurance de responsabilité civile ordinaire, l'assuré avait poursuivi les deux assureurs. La Cour d'Appel a décidé que l'assurance-automobile devait rembourser l'assuré des frais qu'il a encourus, tout en libérant l'assureur de responsabilité civile, en tenant le raisonnement suivant:

1. — Le premier point à établir, c'est que la perte provient de l'usage du camion aux fins auxquelles il était destiné et pour lesquelles il était assuré:

« In the circumstances of this case, if it is proper to hold that the loss or damage arose from the use of the vehicle, then, in my respectful opinion, it should also be held that it arose from the operation of the vehicle.

The application for insurance which is attached to and forms part of Lloyds' policy describes the occupation or business of the applicant as being « Gas and Oil Distributors ». This tank truck, which was one of the fleet of vehicles covered by the policy, was, to the knowledge of Lloyds, intended to be used in that occupation or business. Such use required the truck to first be loaded and then driven to the service station premises of the customer and the load discharged. The special mechanism required by the statute for the discharge of the load was attached to and formed part of the vehicle, and that equipment had to be operated before the truck could function in the full ambit of its intended use.

In their context, the words « loss or damage arising from » should be construed as being wide enough to include loss or damage « caused by ». Loss or damage could not be caused by mere ownership, but liability for that loss or damage could arise from mere ownership. I cannot conceive of loss or damage arising from use or operation unless the damage was caused by use or operation.



In the circumstances of this case, « use » involved « operation », and « operation » involved « use », and it is one and the same thing to say either that the loss or damage was caused by use, or to say it was caused by operation of the vehicle. In my opinion it is a mere choice of alternative expressions. They both have the same meaning in this case. »

.....

2. — Si la perte provient de l'usage du camion aux fins auxquelles il était destiné et pour lesquelles il était assuré, l'assureur-automobile doit être tenu responsable.

« For the foregoing reasons, Lloyds are obligated to indemnify the plaintiff against the loss or damage which was caused in the manner which I have narrated.

Under the Canadian General Insurance Company policy the insurer agreed, « subject to the statements, exclusions and special conditions of the policy »

To pay on behalf of the insured all sums which the insured shall become obligated to pay by reason of the liability imposed upon the insured . . . for damages because of injury to or destruction of property caused by accident . . .

The policy contained an exclusion in the following terms:

This policy shall have no application with respect to and shall not extend to nor cover any claim arising or existing by reason of any of the following matters:

- (3) any motor vehicle (including trailer or semi-trailer) that is required by law to have a license or permit and which is off premises owned, rented or controlled by the named insured, or which is owned, hired or leased by the insured, and, except with respect to operation by independent contractors, the ownership, maintenance or use, including loading or unloading, or any (a) watercraft while away from such premises or (b) aircraft.

I agree with the learned trial Judge that the foregoing provision is most ineptly worded. However, looking at the whole policy, it seems to me that the meaning and intent of that exclusion is reasonably plain.

The general indemnity clause which I have quoted covers all damages because of injury to or destruction of property « caused by



accident ». There could never be an accident « caused by » the mere existence of a motor vehicle. In my opinion what was intended to be excluded from the general indemnity clause was the accident « caused by » the negligent use or operation of a motor vehicle.

Since this accident was « caused by » the negligent use or operation of this motor vehicle it follows that the loss or damage resulting therefrom is not one of the risks against which the insurer agreed to protect the insured. »

130

Même si ce raisonnement, qui peut encore être infirmé par la Cour Supérieure, précise un cas intéressant, il ne règle pas une des questions difficiles qui se posent depuis assez longtemps dans la pratique et qui n'a pu être tranchée jusqu'ici que d'un commun accord entre les assureurs

#### **IV — De l'intérêt assurable en assurance-automobile.**

En juin 1953, la Cour d'Appel de la province de Québec a rendu un jugement qui présente la condition d'intérêt assurable, en assurance automobile, sous un angle un peu différent de celui auquel nous sommes habitués de l'envisager.<sup>1</sup>

Voici les faits en résumé. L'assuré fait partie d'une association de chauffeurs de taxi. Il a une voiture assurée par l'assureur qui garantit individuellement chaque membre du groupe. L'assuré a un accident et blesse un tiers. L'assureur refuse de payer l'indemnité prévue par le contrat en invoquant la nullité de l'assurance, parce que le chauffeur de taxi a déclaré être propriétaire de la voiture, alors que celle-ci avait été achetée et partiellement payée par une autre personne. L'auto était enregistrée au nom du chauffeur de taxi.

Voici un extrait des notes du juge McDougall:

« The alleged misrepresentation on which the claim of nullity is based was as to the ownership of the taxi-cab. It is said that in the application for insurance Simard declared that he was the owner of the cab, whereas it was later disclosed that the real owner was one Laurette Dumoulin. The circumstances of the acquisition of the cab

<sup>1</sup> Wawanesa Mutual Insurance Company contre Henri Caron et Roland Simard. No 4428.

## ASSURANCES

---

were that Miss Dumoulin wished to become a member of the Lasalle Taxi-cab Association, but was precluded from joining by reason of a rule of the Association excluding members of the female sex. To overcome this difficulty a taxi-cab was purchased by Miss Dumoulin, who made the first cash payment of \$500. The car was registered in Simard's name, and he agreed to operate it as a part of the fleet of the Association. It was understood that further instalments of the purchase price would be paid out of the proceeds of the operation. Simard thereupon joined the Association and obtained the insurance as above mentioned.

131

Dealing with Appellant's two grounds of its denial of liability under the policy, the first is Simard's lack of insurable interest in the cab. If it is necessary to have an insurable interest in a motor vehicle in any opinion on the point — I have no difficulty in reaching the conclusion that Simard had such an interest. The cab was his means of livelihood, and as the registered owner he was obliged by law to make good damage caused by its operation. How can it be suggested then that he had no interest to protect in respect of the cab ?

As to the alleged false declaration of ownership, it should be noted that the application contains no such declaration. All that is said by the applicant is « Je désire assurer . . . le taxi décrit comme suit »; then follows a description of the cab and the signature. If, however, it is suggested that a declaration of ownership is implied, I think that ownership would be the ownership of the Motor Vehicles Act. Section 2 (23) of the Motor Vehicles Act (R.S.Q. 1941 Chp. 142) reads:—

The word « owner » shall apply to any person who has acquired a motor vehicle and possesses it under an absolute title or a conditional one which gives him the right to become owner thereof or to use same as owner thereof, charged to deliver over.

Simard would come within this definition of owner, and it would certainly not be any mis-statement to declare that he was the owner.

If the loss of the cab itself were in issue, the question of insurable interest might well assume much greater importance. In the present case we are dealing only with Simard's legal liability for damage to the public.

From no point of view would the declaration in question amount to misrepresentation within the meaning of Article 2485 and following

of the Civil Code so as to void the policy. The nature of Simard's interest in the cab would not, in my opinion, affect the appreciation of the risk which is the subject matter of the action. *That risk is the causing of damage to the public* ».

132

Retenons la dernière partie de l'opinion du juge McDougall. Si nous comprenons bien sa pensée, ce qui constitue l'intérêt assurable, dans un cas de responsabilité civile, c'est la possibilité d'un dommage au tiers. En somme, le fait que le conducteur du taxi pouvait causer un dommage à autrui, en conduisant la voiture qu'il avait assurée, était suffisant pour valider l'assurance souscrite par lui, sans même faire intervenir le droit de propriété. Cette interprétation ne justifie-t-elle pas l'existence de la clause omnibus ?

De son côté, le juge Barclay exprime un avis qu'il est également intéressant de noter ici.

« I am of the opinion that the trial Judge was right in the finding that the defendant Simard was the real owner of the taxi which he was using, and which was insured.

I am also of the opinion that even if he were not the real owner as registered owner, he had an insurable interest.

The policy was issued not to Simard directly, but through the Association des Taxis Lasalle. There is nothing in the application requiring any declaration of ownership. The representative of the Insurance Company admitted that when his Company insured the members of the Association they did not usually ask for any title of ownership, but relied on the report of the Association.

The policy itself, which was never signed by Simard contains a clause reading:

Je déclare: être le propriétaire dûment enregistré de l'automobile décrit.

Article 4 of the policy requires a declaration that the automobile is to be used as a taxi « Tel que requis et prévu par toutes les lois et règlements . . . provinciaux ».

This refers to the Provincial law, including the Motor Vehicles Act and in that Act the word owner has, as pointed out by Mr. Justice McDougall, a special meaning which would certainly include Simard, even if not the absolute owner.

I presume that Insurance Companies issuing this sort of insurance have the same knowledge as any Judge from long experience that a great many automobiles are purchased on a financial system by which the person using the motor vehicle is not the real owner, but the real owner would never register as owner and thus make himself responsible for any damages caused by the person using the automobile ».

Cette opinion rend rêveur, même si elle exprime une idée de bon sens. A toute fin pratique, on fera bien de mentionner autant que possible dans le contrat le nom du propriétaire véritable, en se rappelant cette réticence du juge McDougall: « If the loss of the cab itself were in issue, the question of insurable interest might well assume much greater importance ». En effet, s'il se fut agi d'un dommage causé par le feu, l'intérêt assurable aurait probablement pris un autre sens et une autre portée.

Dans le cas présent, comment aurait-on pu procéder pour éviter toute difficulté d'interprétation du contrat? Nous croyons qu'il aurait mieux valu tenir la compagnie d'assurance au courant de l'entente faite entre la personne qui avançait l'argent et celle qui officiellement s'en déclarait le propriétaire. En assurance, on ne prend jamais trop de précautions pour établir les faits avant le sinistre. Si on ne le fait pas on s'expose à des ennuis sérieux.

**V — Que veulent dire les mots « confined to house » ou « strictement et continûment retenu dans la maison » dans la police d'assurance accident et maladie ?**

Une personne assurée contre les accidents et la maladie peut-elle se rendre chez son médecin, prendre l'air à l'extérieur ou faire de petites courses dans les environs de son domicile, lorsque sa police contient une clause spécifiant qu'elle doit être « strictement et continûment retenue dans la maison » ? Non dit l'assureur: la clause du contrat est très précise à ce sujet. C'est une des questions qu'a eu à trancher

la Cour d'Appel le 23 juin 1954 dans la cause de Continental Casualty Company contre Roberge. C'est celle que nous voulons retenir de ce jugement, qui est intéressant parce qu'il montre l'interprétation qu'un tribunal peut parfois donner, en se basant non sur les faits précis, mais sur une interprétation raisonnable.

134

« Je reconnais bien qu'il faut lire les termes d'une police d'assurance comme ceux de tout contrat ordinaire et leur donner leur plein sens et effet », note le juge Saint-Jacques. « Mais je ne puis me rendre au raisonnement de l'appelante qui me paraît trop étroit et trop rigoureux ».

« Le jugement de la Cour Supérieure est bien fondé en droit et en fait, au regard de la preuve versée au dossier: Je le confirmerais et rejetterais l'Appel avec dépens. »

La Cour Supérieure avait motivé son jugement à l'aide du raisonnement suivant:

« Considérant que le demandeur s'est conformé substantiellement aux termes et conditions de la police et spécialement à la clause « A » puisqu'il était confiné à la maison par le médecin traitant, et qu'il ne s'en est absenté que pour recevoir les traitements exigés par son médecin, et qui ne pouvaient être donnés convenablement qu'à l'hôpital où il s'est rendu de temps à autre pendant la période pour laquelle il réclame:

Considérant que les rares sorties faites par le demandeur pour aller au restaurant, jointes à celles faites pour aller à l'hôpital, constituent des absences temporaires qui n'empêchent pas de conclure que le demandeur pendant toute cette période était bien de fait confiné à la maison, puisqu'il y était retenu par une maladie qui lui défendait tout travail, tout effort, et qui pouvait même causer sa mort d'un moment à l'autre, comme l'a affirmé le médecin dans son témoignage ».

## **VI — De l'amortissement des biens mobiliers ou immobiliers.**

La question de l'amortissement d'un bien meuble ou immeuble est très importante en assurance contre l'incendie. La dépréciation est en effet un des éléments qui permettent d'obtenir la valeur réelle, c'est-à-dire celle qui sert de base pour déterminer le montant de l'assurance et ultérieurement l'indemnité. Que doit être la dépréciation ? Pour le dire, il



faut examiner chaque cas particulier, le taux variant nécessairement selon qu'il s'agit par exemple, d'un immeuble, d'outillage, d'automobile ou de marchandises et suivant l'âge et l'état de la chose assurée. Il y a des barèmes pour chaque cas, qui doivent généralement être adaptés aux besoins de chacun. Il y a des méthodes diverses, préconisées par des experts qui se placent à des points de vue différents. Il y a deux modes de procéder cependant qu'il faut soigneusement éviter: celui qu'emploient les municipalités pour la détermination de la valeur immobilière et celui qu'autorise le service de l'impôt sur le revenu. Les deux sont hors de proportion de la valeur réelle. A tel point, qu'un actif amorti <sup>1</sup> au point de vue comptable, comme une automobile, peut donner lieu à un profit au moment de la vente.



Une intéressante discussion sur le sujet a eu lieu à l'American Management Association de New York, qui la rapporte dans ses *Insurance Series No. 98* publié en 1953. Voici quelques-uns des points principaux, présentés en matière d'introduction par M. Arthur L. Benjamin. D'abord, qu'est-ce que la valeur assurable ?

1. — « *By definition, insurable value is the actual cash value at the time of loss.* »
2. — « *By common consent or court decisions, the present worth or actual cash value, for insurance purposes, has been defined as the reproduction cost new less observed depreciation, however caused.* »
3. — « *Basically, there are four principal sources of reproduction cost. These are:*
  1. — original construction cost,

---

<sup>1</sup> Monsieur Jean Zalloni dans son intéressant « Comment préparer votre impôt » fait une différence entre dépréciation qu'il définit « l'usure, la diminution intrinsèque de valeur » et amortissement, l'opération comptable qui est « l'inscription aux livres de cette dépréciation ».

2. — appraisals by independent appraisers,
3. — self-appraisal by the insurance department,
4. — tax values. »

La dépréciation est le deuxième élément de la valeur assurable. Voici selon la même source quatre méthodes employées pour la déterminer. <sup>1</sup>

136

1. — Straight-line-method.
2. — Fixed-percentage-of-depreciated-value-method.
3. — Sinking-form-method.
4. — Present-worth-method.

La plus usuelle est la première, parce que c'est la moins compliquée. En principe, la dépréciation d'une chose se répartit uniformément durant la période d'usage. L'inconvénient de cette méthode c'est que la durée et l'état de la chose assurée ne sont jamais exactement les mêmes dans tous les cas. La dépréciation est ainsi presque toujours trop ou pas assez élevée.

La seconde est une variante de la première, puisqu'elle applique le pourcentage d'amortissement à la valeur dépréciée plutôt qu'à la valeur de remplacement.

En résumé, la troisième consiste à accumuler en réserve la somme qui, ajoutée au sauvetage, permettrait de remplacer la chose assurée.

La dernière est la plus efficace et la moins utilisée, parce qu'elle est la plus complexe. Elle exige, en effet, une formule compliquée qui cherche à établir la valeur actuelle des services que la chose assurée pourra rendre durant son existence probable.

Puis, l'auteur du « *Case Study* » Monsieur Arthur L. Benjamin, un des *panel members* étudie un exemple précis en employant la première méthode. Le cas est intéressant. Il est suivi d'une discussion par deux experts. Notons ce que dit

---

<sup>1</sup> Determining Insurable Value — A Panel Discussion, p. 17. Operating Guides for the Corporate Insurance Buyer. A. M. A., 330 West, 42nd Street, New York, 36 N. Y.

l'un d'eux, Monsieur J. B. Quisenberry, de la question des réparations:

- « a) Quatre-vingt-dix-neuf pour cent des sinistres sont des cas de perte partielle.
- « b) Dans tous ces cas, les tribunaux accordent généralement le coût de la réparation, moins toute amélioration sur l'état antérieur des lieux.
- « c) Une réparation est beaucoup plus coûteuse qu'une nouvelle construction. Ainsi on peut calculer qu'une réparation s'élevant à un dommage de 40% pourra bien coûter jusqu'à 65 ou 70% du coût de remplacement de l'immeuble. »

137



Dans la province de Québec, toute discussion relative à la valeur, aux dommages et au sauvetage doit être référée à l'arbitrage. Il est donc impossible d'indiquer l'attitude prise par les tribunaux. Un jugement de la Cour Suprême du Canada, rendu dans la cause de « The Canadian National Fire Insurance Company and others v. Colonsay Hotel Company and others » apporte cependant quelques précisions dont on peut tenir compte même a) si certaines d'entre elles semblent contredire un peu au premier abord la définition très nette donnée dans la pratique selon Monsieur Arthur L. Benjamin; b) s'il s'agit d'un sinistre ayant eu lieu dans la province de la Saskatchewan.

Voici les instructions du juge de première instance données originellement aux membres du jury:

« The contract of insurance is to indemnify the assured against loss. I suppose the ideal way, or the way that would come most near to indemnifying the plaintiff in this case would be to place upon that site a building of the same dimensions, the same number of rooms, and the same basement, and the same appliances and the same equipment, and from that mysterious way, ten years wear and tear. He is not entitled to a new building, because he did not lose a new building. He

is entitled to the same kind of building that he lost. I am going to instruct you as a matter of law, and if I am wrong there is another court that will set me right, that in respect to this building, and in the condition of the hotel business the proper basis on which you should fix the value of that hotel is this: a similar building erected there, at the time of the loss with the same equipment, and ten years wear and tear and depreciation taken off that. »

138

Jusque là l'opinion du juge correspondait exactement à la pratique que nous connaissons et que résumait la définition de Monsieur Benjamin mentionnée précédemment. Malheureusement, le juge est allé plus loin dans ses directives en ajoutant ceci:

« The contract of insurance also contains this clause — you will find it on the back of each of the policies, as these policies are required by law to contain it — that instead of making payment, the insurer can rebuild or replace within a reasonable time the property damaged by loss, giving notice of intention, and so on. That gives the insurer the privilege of replacing. On the strength of that provision; and the interpretation I put on the term « market value » and the interpretation I put on the contract of indemnity, my instructions to you are that the proper legal basis on which you should fix the value of that building for the purposes of compensation, if they are entitled to compensation under those insurance policies, is the replacement value. »

Ce qui mettait de côté la notion de la valeur réelle ou *actual cash value* qui est à la base de la pratique courante. Aussi le jugement fut-il renversé par la Cour Suprême du Canada après avoir été maintenu par la Cour d'Appel de la Saskatchewan. Voici en quels termes s'exprimaient trois juges qui ont rendu l'arrêt de la Cour Suprême du Canada:

M. le Juge Duff: « A very serious mistake was, I think, made by the learned trial judge. The jury ought to have been told that the pecuniary loss suffered by the insured in the destruction of the hotel was the true and only measure of the indemnity to which it was entitled. It seems to be quite clear that the loss should in the circumstances be measured by the value of the property — not necessarily the selling value, if the insured could establish a value in use greater than the selling value — and I can entertain no doubt whatever that the

point upon which a jury should have been told to apply their minds was that of ascertaining the value to the insured of the property destroyed. »

M. le Juge Anglin: « I am, with great respect, very clearly of the opinion that « replacement value » (by which I understand is meant what the replacement *in statu quo ante* the fire of the insured property destroyed or injured would cost, less a reasonable allowance for depreciation) is not either « the actual value destroyed by fire » or « the actual cash value of the property insured ». Both these phrases — one in a statutory condition, the other on the face of each policy — I think mean the same thing and that is « the actual value of the property to the insured at the time of the loss, » having regard to all the conditions and circumstances then existing — not necessarily its market value on the one hand and certainly not, on the other, its « replacement value » which, while it may sometimes be less than its actual value to the insured, will more often exceed that value and sometimes, as in the present instance, very grossly exceed it. The right of recovery by the insured is limited to the actual value destroyed by fire. »

139

M. le Juge Mignault: « The learned trial judge in these three cases instructed the jury that the proper legal basis on which they should fix the value of the hotel building under the insurance policies was the replacement value.

With much deference, I think this was clearly misdirection in law. According to statutory condition 14 (contained in The Saskatchewan Insurance Act, chapter 84, R.S.S. 1920, section 82) the insurance company is not liable for loss « beyond the actual value destroyed by fire ». Condition 17 gives the company the option, instead of making payment, to repair, rebuild or replace, within a reasonable time, the property damaged or lost on giving notice of its intention within fifteen days after the receipt of the proofs of loss.

The construction of the contract adopted by the learned trial judge would render this option of no possible benefit to the insurers, for they would be called upon to pay the cost of replacing the property whether they chose to replace it or not. Moreover, it is the « actual value » which they have to pay, subject to their right to replace if they elect to do so, and this is not necessarily the « replacement value ».

I cannot help thinking that this instruction of the learned trial judge to the jury was the cause of the large award which they made



for this hotel and its furniture. Had they been properly instructed as to the mode of determining the amount of the loss, there would have been no ground for complaint on the question of quantum, but I am constrained to hold that the instruction given them was erroneous. »

En somme, cela revient à peu près à ceci, croyons-nous:

- 1° — l'assuré n'a pas droit à la valeur de remplacement quand il s'agit d'un contrat « valeur réelle »;
- 2° — c'est la valeur réelle qui est la base de règlement;
- 140 3° — l'indemnité ne doit pas dépasser la perte véritablement subie par l'assuré;
- 4° — parfois la valeur de remplacement peut être inférieure à la valeur réelle; mais elle lui est presque toujours supérieure.

## Chronique de documentation

par

G. P.

**Best's Insurance reports** (Fire and Casualty) upon American Stock Companies, United States Branches of Foreign Stock Companies, American Mutual Companies, Reciprocal or Inter-Insurance Associations, Individual Underwriting (Lloyd's), Organizations and State Funds. Fifty-fourth annual edition. 1953-54. Alfred M. Best Company, Inc. Home office, Best Building, 75 Fulton Street, New York 38, N. Y.

141

Voici la dernière édition d'un des ouvrages les plus documentés sur les sociétés d'assurance qui traitent aux Etats-Unis. Comme on sait, *Best's* analyse non seulement l'actif et le passif de chaque entreprise, mais en donne l'historique et des notes sur son administration et ses résultats. C'est l'un des barèmes les plus intéressants pour établir la valeur exacte d'une société, en permettant de juger non seulement les résultats techniques, mais également la croissance régulière des affaires.

L'ouvrage comprend des renseignements relatifs à l'ensemble des sociétés traitant d'assurance aux Etats-Unis. Il contient également une section consacrée aux compagnies d'assurance canadiennes, faisant affaire aux Etats-Unis ou au Canada. On y trouve aussi des données sur les sociétés britanniques et étrangères qui font affaires au Canada seulement et non aux Etats-Unis. L'ensemble, encore une fois, est une source de documentation intéressante pour ceux qui désirent suivre l'évolution des sociétés d'assurance en Amérique. Pour terminer, l'ouvrage mentionne la liste des

sociétés par actions ou mutuelles qui ont cessé de faire affaires durant les dix dernières années aux États-Unis.

Chose à noter, enfin, *Best's* consacre quelques pages aux sociétés du type de Lloyd's qui se sont organisées aux États-Unis ainsi qu'aux sociétés réciproques, ces mutuelles d'un type particulier, dont l'origine est lointaine puisque déjà au dix-neuvième siècle il en existait en France, mais dont aucune en Europe ne semble avoir pris l'importance des groupements semblables qui sont assez répandus aux États-Unis.

142

**Best's Life Insurance** Reports upon Legal Reserve Companies, Fraternal Benefit Societies and Assessment Associations Operating in the United States. Forty-Eight Annual Edition. 1953-54. Alfred M. Best Company, Inc.

Voilà un autre ouvrage sorti des presses de *Best's* qui renseigne de façon précise, cette fois sur les sociétés d'assurance sur la vie qui font affaires aux États-Unis. Pour donner une idée de la méthode de travail, voici ce qu'on dit de Sun Life Assurance Company. D'abord, une analyse de l'actif et du passif, puis une étude des opérations de 1953, des chiffres ayant trait aux réserves, aux assurances en force, au rendement et à la répartition des placements. Quelques paragraphes donnent une idée de l'évolution de la compagnie depuis le 18 mars 1865, moment où elle a été fondée. Et enfin un commentaire sur la valeur de la direction, qui se lit ainsi: « *The Company is operated with due regard to the interest of the policy holders and is most ably managed; it is controlled by its stockholders and policyholders* ». Et pour terminer des chiffres relatifs à l'actif, aux réserves, aux surplus et aux assurances en vigueur depuis 1896. Il y a là un autre instrument de travail excellent pour les sociétés faisant affaires aux États-Unis.

**Canada 1954.** The Official Handbook of Present Conditions and Recent Progress. Office de la Statistique, Ottawa. \$0.50.

Le dernier paru est un petit bouquin de plus de trois cents pages où l'Office de la Statistique présente le Canada sous tous ses aspects: industriel, économique, financier, artistique. Abondamment illustré, très soigné au point de vue typographie, il est vivant, intéressant, rempli de détails de tous genres sur la vie dans notre pays. C'est un excellent instrument de travail et de propagande, à mettre dans les mains de celui qui veut savoir ce qu'est le Canada, ce qu'il a fait, comment il grandit. D'excellentes photos et quelques reproductions en couleur enlèvent au livre ce qu'aurait de trop aride une nomenclature de chiffres et de faits. A signaler, entre autres, trois tableaux, l'un de Jacques de Tonnancour (Sous-bois), l'autre de Goodridge Roberts (Arbres à Port au Persil) et un portrait d'Antoine Plamondon. La toile de de Tonnancour, dans la manière verte, est sans doute l'une des plus colorées du peintre.

143

Pour le texte français, il faut être patient. Il viendra un peu plus tard, avec les retards ordinaires à tout pays bilingue.

**Histoire des Institutions d'assurance en France**, par P.-J. Richard. L'Argus du 5 décembre 1954, 2, rue de Château-dun, Paris.

L'Argus continue la publication des « Données historiques pour servir à l'établissement d'une histoire des Institutions d'Assurances en France ». C'est, en effet, une véritable histoire de l'assurance que Monsieur Richard donne par tranche à cette revue. Dans le numéro du 5 décembre, il aborde les mesures législatives et réglementaires. Il y fait en particulier, l'étude de la loi de nationalisation qui, en 1946, a eu pour conséquence de créer un secteur d'entreprises nationalisées parmi les sociétés françaises les plus importantes. On

y trouve des noms que nous connaissons au Canada comme la Compagnie d'Assurances Générales (propriétaire de la Sécurité), la Nationale, le Phénix et l'Union.

144

La nationalisation laissait un secteur libre, mais créait un groupe appartenant à l'Etat: initiative nouvelle qui correspondait à un état d'esprit nouveau et au désir de briser l'influence d'un groupe financier puissant. Les auteurs de la loi essayaient de se justifier ainsi: « Le contrôle ne doit pas fonctionner seulement à la manière d'un frein en cas de mauvaise gestion, mais jouer le rôle d'un animateur pour assurer la nationalisation et la réorganisation de l'industrie . . . » Il serait intéressant de savoir dans quelle mesure l'initiative de 1946 a donné ce double résultat.

**Rapport à Monsieur le Ministre des Finances** sur l'activité du Conseil National des Assurances au cours de l'année 1953. Imprimerie Nationale, Paris.

Le Conseil National des Assurances est une création de la même époque. Chaque année, il communique son rapport au Ministre des Finances et des Affaires Economiques. On trouve dans celui de 1953 des renseignements précis sur la structure et le fonctionnement du Conseil National des Assurances. On y lit, par exemple, que le Conseil comprend cinq comités dont celui de l'Ecole Nationale d'Assurance — cette initiative extrêmement intéressante qui a permis de créer en France un enseignement officiel des assurances aux trois degrés: élémentaire, moyen et supérieur.

Le rapport mentionne également des détails précis sur les sociétés nationalisées et leurs résultats en 1951 et 1952.

La partie la plus intéressante, toutefois, est dans un troisième chapitre intitulé « Remarques générales sur l'assurance », où l'auteur du rapport ramasse les résultats et les constatations d'ensemble que lui dicte l'état actuel de l'industrie.



## ASSURANCES

---

Dans le « Bulletin administratif des Assurances », de novembre 1954, publié par le même ministère, se trouve un rapport plus récent sur l'ensemble de l'industrie. Les chiffres portent en effet sur les exercices 1952 et 1953.

**Quarterly of the National Protection Association.** Volume 47, Nos 3 et 4. Janvier et avril 1954.

A signaler dans cette revue publiée par *National Fire Protection Association* les articles suivants, parus dans le numéro de janvier:

145

« *Proving Spray Sprinkler Efficiency, Fire Protection Developments in 1953 et Modern Fire Department Equipment* », une triple étude de la lutte contre l'incendie chez nos voisins et de certains de ses résultats. Le numéro de janvier 1954 résume également quelques-uns des sinistres les plus importants en 1953. Le courtier qui veut chercher des exemples dans la pratique trouvera là une excellente leçon de choses et des arguments pour convaincre l'assuré qui est persuadé qu'il n'y aura jamais d'incendie chez lui.

Dans le numéro d'avril 1954, il y a une étude statistique sur les accidents au cours des incendies et leurs causes, ainsi qu'une courte étude sur l'avantage des extincteurs automatiques pour les écoles.

**Report on Floods and Flood Damage.** Insurance Executive Association, 116 John Street, New York 38, N.Y.

Il paraît aux Etats-Unis des études intéressantes qui sont mises à la portée des hommes d'affaires en particulier. Voici un court rapport présenté à l'Insurance Executive Association par des ingénieurs du nom de Parsons, Brinckerhoff, Hall et McDonald, qui étudient dans l'ensemble la question des inondations et des dommages qu'elles peuvent causer. Bien qu'il s'agisse d'un aperçu très rapide du sujet, il y a là un texte à consulter.

**Insurance of Profits**, by A. J. Macken. Pitman Publishing Corporation, 2 West, 45 Street, New York.

146

L'auteur s'exprime ainsi dans sa préface: « While the requirements of students for the Chartered Insurance Institute Examinations <sup>1</sup> have been kept prominently in mind, it is hoped that this work can claim to be more than a text-book. The aim has been to produce a useful handbook of references for all who are called upon to handle this particular class of business ».

Le livre est un manuel publié sous les auspices du Chartered Insurance Institute. Il est intéressant parce qu'il nous apporte des précisions sur l'application de ce mode d'assurance en Angleterre. Comme on sait la Canadian Underwriters' Association s'est fortement inspirée de la pratique anglaise quand elle nous a présenté son assurance, dite « *Loss of Profits* », par opposition à « *Use and Occupancy Insurance* », nettement inspirée de la manière de procéder aux Etats-Unis.

Nous conseillons à celui qui s'intéresse au sujet de consulter cet ouvrage qui fait autorité au Chartered Insurance Institute, c'est-à-dire en somme dans un des milieux de l'assurance qui en Angleterre donne le ton et qui réunit les spécialistes les plus en vue.

« **Le Chef d'Entreprise** », par Esdras Minville et « **L'Evolution de la structure des emplois au Canada** », par François-Albert Angers et Patrick Allen. Service de documentation économique de l'Ecole des Hautes Etudes Commerciales de Montréal, 515, avenue Viger, Montréal.

Voici les deux dernières publications du service de documentation économique de l'Ecole des Hautes Etudes Commerciales. Dans la première, Monsieur Esdras Minville continue son étude du chef d'entreprise. Il conclut en traçant de celui-

---

<sup>1</sup> Il s'agit de celui de Londres.

ci un portrait où il retrouve l'homme d'abord, puis le type professionnel et enfin le chef social. Le chef d'entreprise, note-t-il, « est un des grands types sociaux de notre époque, l'un des plus lourdement chargés de responsabilité. Il suffit pour s'en convaincre de passer en revue, les problèmes de toutes catégories qui sollicitent son attention. Mais un type social arrivé à un tournant décisif de son évolution: conduire à bonne fin, c'est-à-dire à la prospérité et au bonheur des hommes, la révolution sociologique dont il a été, au cours du siècle dernier, l'un des principaux artisans, ou être emporté par elle ».

147

De leur côté, Messieurs François-Albert Angers et Patrick Allen, professeurs à l'Ecole des Hautes Etudes Commerciales, étudient l'évolution de la structure des emplois au Canada. Ils signalent trois étapes: d'abord de l'artisanat au capitalisme manufacturier; puis la révolution industrielle dans les manufactures et enfin l'étalement de la révolution industrielle.

En représentant le groupe



vous assurerez à vos clients le maximum de sécurité  
et service pour toutes les classes d'assurance

Le groupe comprend

THE LONDON & LANCASHIRE INSURANCE COMPANY LTD.

THE LONDON & LANCASHIRE GUARANTEE & ACCIDENT  
CO. OF CANADA

LAW UNION & ROCK INSURANCE COMPANY LIMITED

QUEBEC FIRE ASSURANCE COMPANY

MERCANTILE INSURANCE COMPANY

STANDARD MARINE INSURANCE COMPANY LTD.

**Représentants demandés**

**276 OUEST, RUE ST-JACQUES**

**- MONTRÉAL**

**MA. 7591**



**UN DEMI  
MILLION DE  
DOLLARS  
VERSÉS PAR  
JOUR OUVRABLE,  
AUX ASSURÉS,  
BÉNÉFICIAIRES  
ET RENTIERS  
DE  
LA COMPAGNIE  
D'ASSURANCE-VIE  
SUN LIFE  
DU CANADA.**

**Service personnel  
aux assurés  
par l'entremise  
de succursales et de  
représentants  
dans les centaines  
de grands centres  
à travers le Canada  
et les Etats-Unis.**





# JEAN GAGNON & CIE LTÉE

Courtiers d'Assurance Agréés

Etablie en 1929

AGENTS PROVINCIAUX

TOUS GENRES D'ASSURANCES

*y compris*

**ERREURS & OMISSIONS**  
pour courtiers d'assurance, avocats, notaires, comptables agréés

NOUVEAUX TAUX RÉDUITS pour transport par camion

**Correspondants de Courtiers de LLOYDS, à Londres**

276 rue St-Jacques

MONTRÉAL

Téléphone: PL. 7701

*Avec les compliments du*

## NATIONAL ADJUSTING OFFICE

Expertises après incendie pour le compte  
de l'assureur



ÉDIFICE LEWIS

465, RUE ST-JEAN, MONTRÉAL

H. GERVAIS  
Ass. Dir. Gérant

J.-A. MAROIS  
Ass. Dir. et  
Expert-évaluateur

Tél. MARquette 2467

La  
**BANQUE CANADIENNE NATIONALE**

est à vos ordres  
pour toutes vos opérations de banque  
et de placement.

Actif, plus de \$500,000,000.

563 bureaux au Canada

SOLIDE

Fondée en 1869

PROGRESSIVE

Capital payé: \$4,000,000,00

**NEW HAMPSHIRE FIRE INSURANCE CO.**

*Département canadien:*

276 OUEST, RUE ST-JACQUES,

**MONTRÉAL**

R. de GRANDPRÉ, Gérant



**FORCE - RÉPUTATION - SERVICE**

**THE HOME INSURANCE COMPANY**

Succursale pour la Province de Québec

276 O., RUE ST-JACQUES - - MONTRÉAL

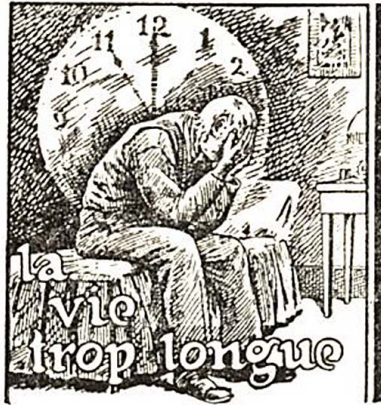
Gérant: LÉO P. LECLERC

Siège social canadien :

Secrétaire :

34 KING STREET E., TORONTO, ONT.

NORMAN G. BETHUNE



Le jour où l'on ne peut plus gagner, la vie est trop longue, si l'on doit dépendre des autres ou s'en remettre à la charité publique.

Une police DOTATION à 60 ou 65 ANS, prise aujourd'hui dans LA SAUBEGARDE, vous garantira le *capital* ou la *rente* nécessaires pour une *vieillesse heureuse* tout en protégeant les vôtres, dès maintenant, contre un décès prématuré.



Siège social  
MONTREAL

**La Saubegarde**

assurances  
sur la vie



**INCENDIE  
AUTOMOBILE  
BRIS DE  
GLACE  
ETC.**

ON DIT QUE...

**L'EXPÉRIENCE, les FACILITÉS  
et l'ASSISTANCE**

données par nos Sociétés  
sont très précieuses à une  
Agence d'Assurance.

**POUR UN SERVICE EFFICACE**

“ **DES TAUX PRÉFÉRENTIELS**

“ **DES CONTRATS D'ASSURANCE GÉNÉREUX**

*Ecrivez, Télégraphiez ou Téléphonez-nous*

# **ADRIATIC INSURANCE COMPANY CANADIAN HOME ASSURANCE COMPANY**

**276 OUEST, RUE ST-JACQUES  
MONTRÉAL**

**44, RUE VICTORIA  
TORONTO**

**Agents généraux :**

Nouvelle-Ecosse, Nouveau-Brunswick, Manitoba, Saskatchewan,  
Alberta et Colombie-Anglaise.

**NOUVELLE ADRESSE DU BUREAU CHEF CANADIEN  
AU 1er MAI 1955**

**1075, CÔTE BEAVERHALL**

**MONTRÉAL**



*Vous désirez un employé actif, intelligent,  
qui vous secondera rapidement . . .  
un associé peut-être ?*

•

*N'hésitez pas !*

**C'est un H. E. C.  
qu'il vous faut.**

•

*Pour tous renseignements, veuillez vous  
adresser au secrétaire de l'*

**ASSOCIATION DES LICENCIÉS DE  
L'ÉCOLE DES HAUTES ÉTUDES  
COMMERCIALES**

**535, AVENUE VIGER**

**MONTRÉAL**



**DUPUIS, PARIZEAU, TREMBLAY**

**LIMITÉE**

**Courtiers d'assurances agréés**

**Board of Trade Building**

**Montréal**



**AGENTS D'ASSURANCE**

Prenez avantage de nos services  
d'assurance

**AUTOMOBILE et INCENDIE**

**LA COMPAGNIE D'ASSURANCE DU CANADA**  
contre l'Incendie

**LA NATIONALE, Compagnie d'Assurances**  
Incendie et Risques Divers

**J. A. BLONDEAU LIMITÉE**  
Gérants

**607 ouest, rue St-Jacques,**  
Montréal.

**Tél. UN. 6-5846**

**LA PLUS ANCIENNE COMPAGNIE D'ASSURANCE AU MONDE**  
FONDÉE EN 1710

**Sun Insurance Office**  
LIMITED

DE LONDRES, ANGLETERRE

•  
BENOIT BERTRAND, *gérant provincial*  
•

Succursale de la Province de Québec:

**ÉDIFICE ALDRED, PLACE D'ARMES**

**MONTRÉAL**



# LA SÉCURITÉ

## COMPAGNIE D'ASSURANCES GÉNÉRALES DU CANADA

Siège Social - MONTRÉAL

### RÉSUMÉ DU BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1953

#### ACTIF

Espèces .. . . . .		\$ 277,528.55
<i>Valeurs de placement (valeur au marché approuvée par le Service des Assurances)</i>		
Obligations du Dominion du Canada .. . . . .	\$ 277,528.55	
Obligations provinciales .. . . . .	159,350.00	
Obligations municipales .. . . . .	64,080.00	
Autres valeurs .. . . . .	650,010.24	
		\$1,965,510.24
Dû des agents et autres comptes à recevoir .. . . . .		734,026.63
Immeuble de la Compagnie .. . . . .		365,916.85
Ameublement, Fournitures, Plans, etc. .. . . . .		1.00
Autres actifs .. . . . .		2,990.99
	<b>ACTIF TOTAL</b>	<b>\$3,345,974.26</b>

#### PASSIF

Réserve pour primes non-acquises .. . . . .		1,043,453.52
Réserve pour sinistres en cours de règlement .. . . . .		440,148.24
Dépôts de garantie des Réassureurs .. . . . .		323,469.35
Réassurance, taxes courues et autres passifs .. . . . .		242,495.07
	<b>PASSIF TOTAL</b>	<b>\$2,049,566.18</b>
Réserves pour éventualités et autres .. . . . .		41,685.72
<i>Comptes des Actionnaires — Surplus et Capital</i>		1,254,722.36
<i>Capital-Actions:</i>		
Autorisé — 20,000 actions \$100.00 nominal chacune — \$2,000,000.00		
Emis — 4,300 actions .. . . . .		<b>\$3,345,974.26</b>

*Disponible pour la protection des assurés:*

Réserve pour primes non acquises .. . . . .		1,043,453.00
Réserve pour éventualités .. . . . .		6,000.00
Capital-Actions .. . . . .		430,000.00
Comptes de surplus .. . . . .		824,722.00
	<b>TOTAL</b>	<b>\$2,304,175.00</b>

### A. SAMOISSETTE

Président et directeur général

### RENÉ MASSÛE

Gérant pour la province de Québec

---

**REPRÉSENTANTS DEMANDÉS**