

Assurances

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

Directeur : GÉRARD PARIZEAU



SOMMAIRE

- NOTE SUR LES PLACEMENTS DES COMPAGNIES D'ASSURANCE-VIE CANADIENNES DANS LES TITRES D'ENTREPRISES, par Jacques Parizeau 69
- LA LOI POUR ASSURER L'INDEMNISATION DES VICTIMES D'ACCIDENTS D'AUTOMOBILE ET LES RESPONSABILITÉS QUI EN DÉCOULENT POUR LES COURTIERS ET LES COMPAGNIES D'ASSURANCE, par Étienne Crevier ... 79
- LA RESPONSABILITÉ DÉCOULANT DE L'INEXÉCUTION D'UNE OBLIGATION DE LIVRAISON, par Michel Parizeau 94
I. Le contrat — II. Le problème au point de vue de l'assurance — III. Les objections de principes — IV. Les objections quant aux formules existantes.
- CHRONIQUE DE RÉASSURANCE, par Robert Parizeau 103
I. Le Plan d'Assignment de Risques-Automobiles — II. Commentaires sur la collaboration entre la cédante et le réassureur dans le règlement des sinistres.
- CONNAISSANCE DU MÉTIER, par Gérard Parizeau 110
I. De la responsabilité du courtier d'assurances — II. De l'usage imprudent d'un monte-pente — III. De la responsabilité du patron dans le cas d'un accident d'automobile — IV. L'article 1629 du Code civil s'applique-t-il dans le cas de l'occupant d'une chambre d'hôtel ? — V. Dommages causés par le refoulement des égouts — VI. Le droit de propriété de l'agent — VII. L'assurance-automobile cesse-t-elle avec la mort de l'assuré ?
- CHRONIQUE DE DOCUMENTATION, par J. H. 125
Commercial Credit Insurance as a Management Tool — Canada and The United States, Neighbours in Democracy — Les hommes meurent, les fondations demeurent — Casualty Insurance Handbook — Spread Loss Vs Prorata Reinsurance — Umbrella Policies — L'esclavage au Canada français — Proceedings of the Third Annual Insurance Conference — Preparing The Annual Report — Insurance and Government — The Annals — Chartered Life Underwriter Examinations: Questions and answers — Compulsory Auto Insurance — The Facts and the Fallacies — Company Organization of Insurance Management — Quarterly of the National Fire Protection Association — International.



1782 - 1961

Depuis 179 ans

**PHOENIX ASSURANCE COMPANY, LIMITED
DE LONDRES, ANGLETERRE**

jouit de la confiance du public et se spécialise
dans toutes les classes d'assurances.

Succursale de la province de Québec : 460, rue St-Jean, Montréal

Directeur
Maurice ST-ARNAUD

Sous-directeurs
A. G. SMALL et R. K. BISHOP

La Compagnie fait affaire au Canada depuis 157 ans
1804 - 1961

Agence Marquette, Limitée

Courtier d'assurances

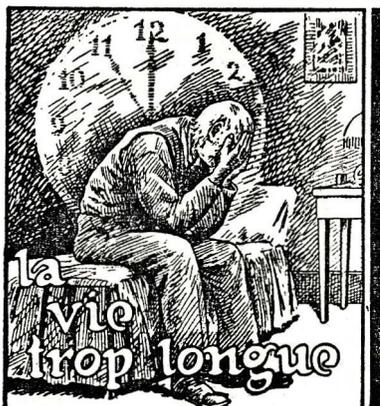


COURTIERS D'ASSURANCE AGRÉÉS



465, RUE SAINT-JEAN

MONTRÉAL



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 SAUVEGARDE, 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 Sauvegarde

assurances
sur la vie



saviez-vous que...

...la Compagnie
d'assurance-vie
Sun Life du Canada

- a été fondée à Montréal, en 1865, et compte maintenant plus de \$1½ milliards d'assurance-vie en vigueur sur la vie de citoyens québécois?
- maintient 22 succursales d'où rayonnent, à travers la province, les représentants de la Compagnie?
- a créé, dans l'intérêt du public, une collection de plaquettes sur l'éducation dont deux millions d'exemplaires ont été distribués sur demande?
- offre, entre autres nouveaux plans de polices, la **police adaptable**, qui offre au chef de famille le choix entre quatre options après cinq ans?

SUN LIFE du CANADA

Sun Life Assurance Company of Canada
Siège social—Montréal

**Apprenez à connaître les avantages
de l'épargne en ouvrant un compte**

à la

BANQUE CANADIENNE NATIONALE

596 bureaux au Canada

JEAN GAGNON & CIE LTÉE

Etablie en 1929

**Courtiers d'Assurance Agréés
AGENTS PROVINCIAUX**

TOUS GENRES D'ASSURANCES

y compris ceux garantis par les polices suivantes :

POLICE COMMERCIALE CONTRE LES PÉRILS MULTIPLES

POLICE COMBINÉE POUR RÉSIDENCES

POLICE GLOBALE POUR FOURREURS ET BIJOUTIERS

POLICE DE SOUSCRIPTION

POLICE GLOBALE POUR AUTOMOBILES

POLICE ERREURS ET OMISSIONS

pour courtiers d'assurance, avocats, notaires, comptables agréés.

***Les Agents d'Assurance sont cordialement invités à avoir recours
à nos services spécialisés.***

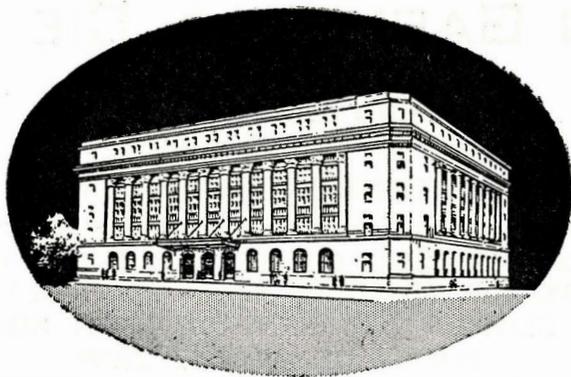
276 rue St-Jacques

MONTRÉAL

Téléphone: VI. 2-7701

Metropolitan
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

Autorisée comme envoi postal de la deuxième classe.
Ministère des Postes, Ottawa.

Les articles signés n'engagent que leurs auteurs.

69

Prix au Canada :
L'abonnement : \$2.50
Le numéro : - \$0.75

Directeur : GÉRARD PARIZEAU

Administration :
Ch. 102
410, rue St-Nicolas
Montréal

29 année

Montréal, juillet 1961

No 2

Note sur les placements des compagnies d'assurance-vie canadiennes dans les titres d'entreprises

par

JACQUES PARIZEAU

Il est bien connu que les compagnies canadiennes d'assurance-vie ne profitent pas de toute la latitude que leur laisse la loi à l'égard de l'achat d'actions. D'une façon plus générale encore, on a souvent accusé les compagnies d'assurance de ne fournir qu'une contribution assez faible aux investissements des entreprises, alors que ces compagnies drainent une fraction croissante de l'épargne nationale. On a même vu là une des causes fondamentales de l'entrée massive de capitaux étrangers dans les entreprises canadiennes, les sociétés

financières plaçant l'essentiel de leurs fonds dans les titres gouvernementaux et l'hypothèque.

Un examen des données statistiques compilées par le surintendant des assurances permet de confirmer certaines de ces idées, d'en dégager la portée, et fait apparaître certaines caractéristiques moins connues de la politique de placement des compagnies canadiennes d'assurance-vie.

70

w

Il n'est pas inutile de rappeler brièvement certaines dispositions de la loi, quand même ce ne serait qu'aux fins de préciser certaines contraintes et de permettre des comparaisons ultérieures.

En principe, toute compagnie d'assurance-vie canadienne peut acheter sans restriction les obligations de tout gouvernement ou de toute municipalité (ou colonie) du Canada, des Etats-Unis ou de la Grande-Bretagne.

Dans le cas des obligations de compagnies, la même latitude est laissée à l'égard des titres d'emprunt sur hypothèque. Dans le cas des débentures, des actions privilégiées et des actions ordinaires, la compagnie d'assurance est limitée à des titres qui, depuis un certain nombre d'années, ont un rendement minimum et régulier.

Trois pour cent seulement de l'actif d'une compagnie d'assurance-vie peut être placé dans des débentures ou des actions qui ne remplissent pas ces conditions. D'une façon plus générale, pas plus de 15 pour cent de l'actif ne peut être investi dans des actions ordinaires quelles qu'elles soient. Enfin, une compagnie canadienne d'assurance-vie ne peut posséder plus de 30 pour cent des actions d'une compagnie.

Cela dit, voyons comment se présente l'actif des compagnies canadiennes d'assurance-vie au cours d'années récentes.

ASSURANCES

TABLEAU I

Répartition de l'actif
(en p.c.)

| | <u>1957</u> | <u>1958</u> | <u>1959</u> |
|--------------------------------|--------------|--------------|--------------|
| Obligations des gouvernements | 14.0 | 13.9 | 14.5 |
| Obligations municipales | 5.4 | 5.2 | 5.3 |
| Autres obligations | 30.3 | 29.7 | 28.0 |
| Actions privilégiées | 1.6 | 1.5 | 1.4 |
| Actions ordinaires | 3.4 | 3.4 | 3.6 |
| Hypothèques | 34.2 | 34.4 | 35.4 |
| Autres postes | 11.1 | 11.9 | 11.8 |
| Total | <u>100.0</u> | <u>100.0</u> | <u>100.0</u> |

71

Le poste principal est l'hypothèque qui représente plus du tiers du portefeuille. Les obligations autres que gouvernementales ou municipales viennent ensuite. On ne peut considérer que ces obligations soient exclusivement des titres de compagnies. On y trouve des titres de commissions scolaires, d'ordres religieux, de fabriques, etc. . . . Il faut ventiler ce poste pour lui donner une signification plus précise.

TABLEAU II

Répartition du portefeuille d'obligations autres que celles des gouvernements et des municipalités, en p.c. de l'actif en 1959.

| | |
|--|-------|
| Transports | 1.64 |
| Services publics | 11.01 |
| Industrielles, minières et commerciales | 10.13 |
| Autres | 5.24 |

L'importance des obligations de compagnies ressort clairement de ce tableau. Surtout si l'on tient compte de ce que le poste "autres" comprend les institutions financières.

Les obligations des gouvernements et des municipalités viennent au troisième rang dans l'actif des compagnies d'assurance-vie, et représentent moins de 20 pour cent du total, alors qu'au cours des années de l'immédiat après-guerre, plus de la moitié de l'actif des compagnies était placée dans ces titres.

Les placements sous forme d'actions (privilégiées ou ordinaires) ne retiennent que 5 pour cent de l'actif total. Un tiers, en somme de ce qu'il serait permis aux compagnies d'investir dans de tels titres.

72 Quant au privilège d'acheter des titres qui ne remplissent pas les conditions déterminées par la loi, il n'est que très partiellement utilisé. Si en 1957, 1.72 p.c. de l'actif était employé à cette fin, il s'agit là d'un sommet tout à fait temporaire. Le niveau de 1958 est de 1.56 p.c., et en 1959, de 1.07. Et les actions ordinaires proprement dites ne constituaient au cours de cette dernière année qu'un septième d'un pour cent de l'actif.

En somme, jusqu'ici on ne rencontre aucune surprise, aucun élément qui ne soit conforme aux vues les plus courantes que l'on se fait sur les placements des compagnies d'assurance-vie: 21 ou 22 pour cent de l'actif sert à acheter des obligations de compagnies, alors que les actions en portefeuille représente un montant quatre fois moindre.

Seule une précision mérite une attention particulière. En prenant 1959 comme année type, on constate que dans le cas du portefeuille actions aussi bien que dans le cas de l'application de la "*basket clause*", les compagnies d'assurance-vie n'utilisent les privilèges que la loi leur confère que jusqu'à concurrence d'un tiers environ.



On sait cependant que le portefeuille obligations aussi bien que le portefeuille actions peuvent être composés de titres émis dans plusieurs pays différents. Chercher à déterminer la contribution des compagnies d'assurance au financement de l'entreprise canadienne — ou tout au moins de l'entreprise incorporée au Canada — implique donc que le

ASSURANCES

portefeuille des compagnies d'assurance soit réparti conformément à l'origine du titre.

Les résultats obtenus sont les suivants:

TABLEAU III

Placements dans les obligations autres que gouvernementales et municipales et dans les actions, selon l'origine des titres en 1959.

73

(en millions de dollars)

| | <u>Titres canadiens</u> | <u>Titres américains</u> | <u>Autres titres</u> |
|------------------------------------|-----------------------------|------------------------------|--------------------------|
| Obligations : | | | |
| Transports | 74.9 | 38.1 | 19.7 |
| Services publics | 419.6 | 463.8 | 7.5 |
| Industries, commerces et mines ... | 378.4 | 280.7 | 161.3 |
| Divers | <u>192.9</u> | <u>176.9</u> | <u>54.7</u> |
| | 1065.8 | 959.5 | 243.2 |
| | | | |
| | <u>Titres canadiens</u> | <u>Titres américains</u> | <u>Autres titres</u> |
| Actions privilégiées : | | | |
| Transports | — | 0.9 | — |
| Services publics | 4.0 | 58.1 | 0.5 |
| Industries, commerces et mines ... | 12.7 | 34.5 | 4.2 |
| Divers | <u>0.8</u> | <u>—</u> | <u>0.4</u> |
| | 17.5 | 92.6 | 5.1 |
| | | | |
| Actions ordinaires : | | | |
| Transports | 2.0 | 37.7 | 0.2 |
| Services publics | 12.2 | 56.0 | 0.2 |
| Industries, commerces et mines ... | 47.7 | 92.2 | 37.8 |
| Divers | <u>26.4</u> | <u>11.3</u> | <u>1.0</u> |
| | 88.3 | 163.2 | 39.2 |

On peut regrouper ces données de la façon suivante:

TABLEAU IV

Répartition du portefeuille d'obligations autres que gouvernementales
et municipales et du portefeuille d'actions selon l'origine des titres.
(en p.c. de l'actif)

| | <u>Titres canadiens</u> | <u>Titres étrangers</u> |
|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
| Obligations | 13.27 | 14.75 |
| Actions privilégiées | 0.17 | 1.26 |
| Actions ordinaires | <u>1.09</u> | <u>2.50</u> |
| | 14.53 | 18.51 |

Ces deux tableaux appellent de nombreux commentaires.

On doit noter, en premier lieu, que de toutes les classes de titres mentionnées au Tableau III, il n'y a que celles des obligations de compagnies de transport et des actions dites diverses où les montants de titres canadiens dépassent les montants de titres étrangers.

En elle-même cette observation est, à proprement parler, renversante. D'une façon générale les compagnies d'assurance-vie détiennent plus de titres d'entreprises étrangères que d'entreprises canadiennes.

Dans le cas des obligations, le déséquilibre n'est pas prononcé; il n'en est pas moins paradoxal.

Dans le cas des actions, cependant, on en arrive à se demander si l'on a vraiment affaire à des compagnies d'assurances canadiennes. Elles détiennent, en effet, six fois plus d'actions privilégiées étrangères que d'actions privilégiées canadiennes, deux fois et demie plus d'actions ordinaires étrangères que d'actions ordinaires canadiennes.

Le contraste le plus frappant a trait aux actions d'entreprises industrielles, commerciales et minières. Les compagnies d'assurance-vie détiennent cent trente millions de dollars d'actions étrangères et même pas cinquante millions d'actions canadiennes.

En somme, des entreprises financières qui disposent d'un actif de plus de huit milliards de dollars n'ont en portefeuille qu'environ cent millions d'actions d'entreprises du pays où elles opèrent.

La contribution totale de cet actif au capital obligataire et au capital-actions des entreprises locales n'atteint pas 1,200 millions de dollars, mais les placements dans des entreprises étrangères dépassent 1,500 millions.¹

Il est intéressant à cet égard d'opposer la politique de placements des compagnies canadiennes d'assurance-vie à celle des compagnies britanniques et des compagnies étrangères qui font affaires au Canada.

Sans doute la situation respective de ces compagnies est-elle différente. Les compagnies étrangères, qui doivent couvrir leurs engagements au Canada en constituant un portefeuille de garantie, sont limitées par la loi quant à l'achat de titres autres que canadiens. Il est donc normal que les titres canadiens en particulier d'entreprises canadiennes représentent une forte proportion de leur actif déposé en fiducie.

Quant aux compagnies britanniques, elles sont assujetties au dépôt en fiducie mais elles peuvent choisir leur titres en vertu des mêmes règles que les compagnies canadiennes.

Voici comment en 1959 se décomposait l'actif des compagnies étrangères et britanniques:

TABLEAU VI

| | Compagnies Etrangères | Compagnies Britanniques |
|--|---|----------------------------|
| | (en p.c. de l'actif en dépôt ou fiducie) | |
| Titres gouvernementaux et de municipalités | 22.8 | 37.6 |
| Obligations d'entreprises canadiennes | 49.6 | 22.1 |
| Actions d'entreprises canadiennes | 0.1 | 15.9 |

¹ Toujours compte tenu du fait que les obligations dites "diverses" comportent des titres qui ne sont pas des obligations émises, par des entreprises. Les chiffres totaux sont donc surévalués dans chaque cas.

A S S U R A N C E S

| | | |
|--|------|------|
| Titres d'entreprises étrangères | 1.7 | 0.6 |
| Hypothèques | 25.2 | 21.9 |
| Autre actif | 0.6 | 1.9 |

76 La répartition de l'actif, on le voit, n'est pas la même que celle des compagnies canadiennes. Les compagnies étrangères ont plus de la moitié de leurs placements (en dépôt ou en fiducie) constitué de titres d'entreprises canadiennes, soit près de 700 millions de dollars, mais achètent fort peu d'actions. A ce dernier point de vue, elles suivent l'habitude des compagnies d'assurance-vie canadiennes.

Les compagnies britanniques ont une politique tout à fait différente. Leur portefeuille d'actions est considérable, et dans ce sens, elles profitent au maximum des dispositions de la loi. Il s'agit d'ailleurs surtout d'actions ordinaires. En fait, des compagnies britanniques qui ne disposent que de 4 pour cent des affaires d'assurance-vie au Canada ont en portefeuille (sans que la loi ne les y force) environ 60 millions d'actions d'entreprises canadiennes. Les compagnies canadiennes d'assurance-vie qui font près des deux-tiers du commerce d'assurance-vie au Canada, n'ont acheté, on l'a vu, qu'environ 100 millions de dollars d'actions analogues.



Il y a, dans l'ensemble de ces observations, quelque chose de profondément troublant. Sans doute le tableau que l'on a tracé de la politique de placement des compagnies d'assurance-vie peut-il donner lieu à d'injustes condamnations. Qu'une partie des placements de ces compagnies dans des titres étrangers soit justifiée par le fait que ces compagnies ont considérablement développé leurs affaires en dehors du Canada, il n'y a là rien que de très justifiable. Après tout, en 1959, 28 pour cent du montant des polices en cours avaient été souscrites à l'extérieur du pays.

Entre cette proportion et la répartition des titres d'entreprises canadiennes et étrangères, il n'y a cependant aucune mesure.

Pour ne soulever que le cas des actions, si les compagnies canadiennes d'assurance-vie utilisaient entièrement leur privilège de placer 15 pour cent de leur actif en actions et répartissait géographiquement ces placements en fonction de leurs engagements, elles auraient un portefeuille d'actions d'entreprises canadiennes d'un montant de près de 900 millions de dollars soit près de 9 fois le montant actuel.

77

Il s'agit là d'un calcul qui a plus qu'une simple valeur académique. On a souvent soutenu dans le passé que le contrôle croissant des intérêts américains sur des secteurs entiers de l'économie nationale provient dans une bonne mesure de l'impossibilité de trouver sur le marché canadien les sommes nécessaires. On a même soutenu qu'il était impossible dans le cas de certaines très grandes entreprises, d'y associer les capitaux canadiens même à titre de groupe minoritaire.

Sans aucun doute ces idées ont été abondamment vérifiées depuis une dizaine d'années. Encore faut-il voir pourquoi un pays qui a un niveau de vie et d'épargne très élevé, se révèle aussi incapable de financer son propre développement.

Dans le cas d'un des principaux réservoirs d'épargne, on a constaté que non seulement la souscription aux titres et surtout aux actions d'entreprises est relativement faible, mais que d'autre part la majeure partie de ces titres est d'origine étrangère.

Sans doute soutiendra-t-on que les compagnies canadiennes d'assurance-vie, comme les autres organismes financiers, sont soumises aux contraintes d'un marché boursier étroit et relativement peu diversifié, alors qu'aux États-Unis

en particulier, il est beaucoup plus facile de trouver toute la gamme des titres dont ces organismes ont besoin.

78 Cela est indéniable. Il n'en reste pas moins que le peu de variétés des titres offerts sur les bourses canadiennes est aussi bien une cause qu'un résultat. Une cause, parce qu'un tel état de chose incite les institutions financières à placer leurs fonds aux États-Unis. Un résultat, en ce sens que la politique de placement des compagnies financières limite l'étendue du marché secondaire pour des titres canadiens.

Quoi qu'il en soit au fur et à mesure que s'accroît le contrôle étranger sur les secteurs de base de l'économie nationale, on peut, semble-t-il, s'attendre à ce que des pressions s'exercent sur de telles institutions financières pour les amener à investir davantage dans les titres d'entreprises canadiennes. Il y aurait là un puissant correctif à ce que l'on s'entend à considérer comme le problème le plus sérieux de notre économie.

La loi pour assurer l'indemnisation des victimes d'accidents d'automobile et les responsabilités qui en découlent pour les courtiers et les compagnies d'assurance

79

par

ÉTIENNE CREVIER

Nous reproduisons ici l'allocution prononcée par M. Étienne Crevier devant les membres de l'Association des Courtiers d'assurance de la Province de Québec, au 47ième congrès annuel de cet organisme, tenu à Québec le 31 mai et le 1er juin 1961. Nous croyons que nos lecteurs s'intéresseront à cette étude d'ensemble fort bien présentée par le président de la All Canada Insurance Federation, qui est également membre du comité nommé par le gouvernement pour administrer la nouvelle loi.



Il existe dans la province de Québec, depuis le 10 mai dernier, une nouvelle loi intitulée: "Loi pour assurer l'indemnisation des victimes d'accidents d'automobile". De toute évidence, cette loi aura une influence considérable sur les opérations d'assurance-automobile telles qu'elles se pratiquaient jusqu'ici dans la province, et cela, même avant les dates d'application de ses différentes dispositions, qui sont le 1er juillet et le 1er octobre prochains, comme nous le verrons un peu plus loin.

Les courtiers d'assurance, tout comme les compagnies d'assurance, sont donc directement intéressés par cette nou-

velle loi. D'ailleurs, nous désirions tous depuis longtemps une mesure de ce genre, et, de part et d'autre, nous avons mis tout en œuvre pour l'obtenir. C'est donc le fruit de nos efforts communs — et de ceux de plusieurs autres organismes — que nous récoltons aujourd'hui. Nous devons nous réjouir de voir enfin adoptée une mesure qui fera disparaître les lacunes dont souffrait le système en vigueur jusqu'ici.

80

Quel était donc ce système ? D'une part, le courtier concentrait ses efforts sur les meilleurs risques d'assurance-automobile et ne se donnait pas trop de mal pour placer les autres. D'autre part, les compagnies étaient aussi désireuses d'obtenir le plus grand nombre possible de risques d'assurance-automobile, mais n'étaient guère intéressées à en accepter d'autres que les meilleurs. C'était là, jusqu'à un certain point, un but légitime et l'on comprend aisément que, dans ces conditions, les risques moins désirables ne trouvaient pas facilement preneur. Quand aux automobilistes, ils pouvaient, à leur gré, s'assurer ou ne pas s'assurer; c'était, en ce qui les concerne, l'absence absolue de toute obligation, même indirecte, de couvrir leur responsabilité.

Comme conséquence de cette situation, on estime qu'aujourd'hui, dans la province de Québec, près de la moitié des propriétaires d'automobiles ne sont pas assurés. En cas de blessures ou de dommages causés par un insolvable ou un inconnu, les victimes ne peuvent pas se faire indemniser. On a bien décrété, il y a quelques années, que les juges pouvaient suspendre le permis de conduire et l'enregistrement de l'automobile jusqu'à ce que la personne condamnée à payer des dommages ait satisfait au jugement, mais ce droit n'a été exercé que très rarement et, de toute façon, il ne constituait aucune garantie d'indemnisation.

C'est cette faiblesse qu'on a voulu corriger par la nouvelle loi et, tous ensemble, vis-à-vis du public, que nous avons conjointement mission de servir, nous avons maintenant le

devoir de faire en sorte que cette loi atteigne pleinement son but. D'autant plus que cela devrait non seulement apporter de nouvelles affaires à chacun d'entre nous, mais aussi augmenter notre prestige, en répandant partout les bienfaits de l'assurance.

En regard de la situation qui existait jusqu'ici, quelle est donc la situation nouvelle créée par la loi du 10 mai 1961 ?

Premièrement, dès le 1er juillet prochain, une preuve de solvabilité sera exigée dans tous les cas suivants:

81

1. Dans le cas d'un mineur propriétaire d'automobile;
2. Dans le cas d'un commerçant d'automobile et
3. Dans le cas de tout conducteur condamné pour certaines infractions au code de la route ou au code criminel.

Deuxièmement, à compter du 1er octobre prochain, deux dispositions importantes entreront en vigueur au sujet de la responsabilité de l'automobiliste. Ainsi, à compter de cette date, tout propriétaire d'automobile sera tenu légalement responsable des blessures ou dommages que son véhicule aura causés. Il ne pourra plus, comme autrefois, invoquer qu'il avait confié sa voiture à un conducteur compétent et autorisé à conduire. Il ne pourra se soustraire à sa responsabilité que s'il peut prouver que son véhicule avait été volé ou que le dommage n'est imputable à aucune faute de sa part ou de la part d'une personne se trouvant dans son automobile ou la conduisant. Automatiquement, la compagnie assurant ce propriétaire deviendra à son tour responsable, envers la victime, des blessures ou dommages causés, jusqu'à concurrence, au minimum, des limites fixées par la loi et qui sont de \$10,000/\$20,000 et \$5,000. L'assureur ne pourra plus se soustraire à sa responsabilité en invoquant une cause de nullité du contrat, comme par exemple la conduite en état d'ivresse. Donc, sauf le cas de vol, le propriétaire devra supporter la responsabilité du

conducteur de son véhicule si celui-ci est impliqué dans un accident, et, en même temps, l'assureur sera tenu responsable jusqu'à concurrence des limites prévues par la loi, quitte pour lui à exercer un recours contre l'assuré, s'il y a lieu, pour les montants qui n'auraient pas été payables en vertu de la police.

82 De plus, à compter de la même date, c'est-à-dire à compter du 1er octobre, une preuve de solvabilité sera aussi exigée, pour l'avenir, de tout conducteur ou propriétaire d'une automobile impliquée dans un accident, même si ce propriétaire ou conducteur n'est pas responsable de l'accident, et, à supposer qu'il y ait eu des blessures ou des dommages, même s'il peut payer pour ces blessures ou ces dommages.

La loi prévoit quatre moyens de prouver sa solvabilité:

1. Un cautionnement;
2. Un dépôt en argent ou en obligations de la province ou garanties par elle;
3. Pour les compagnies, un fonds d'assurance accepté par le surintendant des assurances et
4. Une police d'assurance- automobile aux limites déjà mentionnées de \$10,000/20,000 et \$5,000.

Il va de soi que le moyen le plus simple et le plus pratique sera une telle police d'assurance et que, dans la grande majorité des cas, c'est ce moyen-là qui sera employé. D'où l'on peut prévoir, à plus ou moins brève échéance, une augmentation considérable des demandes d'assurance-automobile de la part du public, soit en prévision d'un accident possible, soit par suite d'un accident effectivement arrivé, ou, encore, après condamnation pour certaines infractions à la loi.

Un certain nombre des automobilistes cherchant ainsi de l'assurance seront des risques plus ou moins désirables, mais qui devront néanmoins pouvoir s'assurer. C'est pourquoi la loi prévoit une troisième disposition: la création d'un "Plan de distribution des risques de responsabilité d'accidents d'au-

ASSURANCES

tomobile" parmi les assureurs. C'est ce qu'on appelle en anglais "Assigned Risk Plan".

En vertu de ce Plan, tout proposant qui aura été refusé par une compagnie pourra obtenir de l'assurance en s'adressant, par l'entremise de son courtier, aux administrateurs du plan; ceux-ci attribueront le risque à un assureur déterminé, chaque assureur étant mis à contribution à tour de rôle, jusqu'à ce qu'il ait ainsi reçu un volume de risques correspondant à son volume de primes de responsabilité en assurance-automobile dans la province. Tous les assureurs faisant le commerce de l'assurance-automobile dans la province feront automatiquement partie de ce Plan.

83

Le Plan est donc destiné à permettre l'achat d'assurance aux personnes qui, tout en ne constituant pas des risques de premier choix, peuvent tout de même être considérées comme assurables. On peut supposer que la plus grande partie des automobilistes non encore assurés dans la province appartiennent à ce groupe.

Comme les compagnies et les courtiers auront une grande responsabilité dans la mise à exécution du Plan, je me permettrai de vous en décrire le fonctionnement. Le Plan de distribution des risques sera dirigé par un comité de six membres, dont deux seront nommés par les compagnies membres de la Canadian Underwriters' Association, deux par les compagnies membres de l'Independent Automobile and Casualty Insurance Conference et deux par les compagnies qui ne sont membres ni de l'un ni de l'autre de ces organismes. Aucun membre du comité ne recevra de traitement, salaire ou rémunération. Seul le directeur nommé par le comité et son personnel auront droit à une rémunération. Les frais d'administration du Plan seront assumés par les compagnies d'assurance.

Le directeur et son personnel auront donc la tâche d'examiner toutes les propositions qui leur seront soumises par les

84 courtiers d'assurance et qui, par définition, auront été refusées par au moins une compagnie. Cependant, pour que leur cas puisse être considéré en vertu du Plan, les proposants devront remplir d'autres conditions qu'il serait trop long d'énumérer ici, mais que vous trouverez exposées dans les instructions que l'on vous communiquera bientôt sur la manière de faire appel au Plan. Vous constaterez que ceux qui ne pourront pas bénéficier du Plan sont ceux qu'il est d'intérêt public d'éliminer de la route. Les autres risques sont divisés en deux groupes:

1. Le groupe "A", dont on peut faire partie si l'on répond aux exigences suivantes: aucune condamnation pour infraction au code de la route dans les 36 mois précédant la demande d'assurance, aucune responsabilité dans un accident au cours des 36 mois précédant la demande d'assurance, aucun autre antécédent défavorable et, enfin, possession d'un permis de conduire au Canada, aux États-Unis ou au Royaume-Uni pendant les 36 mois précédant la demande d'assurance;
2. Le groupe "B", qui comprend tous les cas admissibles en vertu du Plan, mais ne répondant pas aux exigences du groupe "A".

Tous les cas faisant partie du groupe "A" seront assurés sans surprime. Ceux qui feront partie du groupe "B" seront aussi assurés, mais avec des majorations de primes variant suivant les facteurs défavorables. Ainsi, si le proposant a été responsable de deux accidents dans les 36 mois qui ont précédé sa demande d'assurance, il se verra imposer une majoration de prime de 50%, plus une majoration de 20% pour chaque accident additionnel. En outre, si le proposant a été reconnu coupable d'une infraction aux termes du code de la route, la majoration pourra être de 25% pour deux con-

damnations et de 15% pour chaque condamnation additionnelle. Pour certaines infractions, la majoration pourra être de 50% et même de 100%. Enfin, si le proposant entre dans plusieurs des catégories de majoration que je viens de mentionner, on pourra totaliser ces majorations et les ajouter au taux régulier.

Toute compagnie ou tout proposant que touchera une décision du directeur relative à l'assignation d'un risque pourra appeler de cette décision au comité, suivant certaines formalités que l'on vous communiquera prochainement. Dans tous les cas d'appel, la sentence du comité sera définitive et obligatoire à toute fin pratique.

85

Par l'institution de ce Plan, par conséquent, les risques moins désirables pourront être assurés, les compagnies et les courtiers prenant ensemble leur part de ces risques.

Vous vous demandez probablement quelle rémunération le courtier recevra pour les risques qu'il aura ainsi placés en vertu du Plan. Les dispositions du Plan prévoient que la commission sera de 10% pour les risques individuels d'automobiles de promenade privées et de 5% pour les autres risques, y compris les polices dites de conducteur. De plus, ces mêmes dispositions prévoient que le courtier ne pourra, pour aucun de ces cas, être considéré comme l'agent de l'assureur, même s'il est reconnu comme agent par l'assureur à qui le risque aura été attribué. Autrement dit, la commission ne sera pas nécessairement celle que le courtier aurait pu recevoir de la compagnie d'assurance, mais elle sera toujours de 10% ou 5% suivant les dispositions du Plan.

Je m'empresse de répondre à l'objection que vous pourriez déjà formuler dans votre esprit quant à ces taux de commissions. Le courtier, me direz-vous, sera moins bien rémunéré pour les risques acceptés en vertu du Plan et sera le seul à souffrir de la situation créée par les risques moins

86

désirables. Eh bien, tel n'est pas, en fait, le cas. Evidemment, le taux de commission payé par l'assureur sera normalement moindre, mais la rémunération du courtier sera en général plus élevée, parce qu'une forte proportion des risques souscrits en vertu du Plan le sera moyennant une surprime considérable, où, par conséquent, un taux de commission de 10% donnera un rendement supérieur à un taux de 15% sur une prime standard. De plus, dans tous les cas assurés en vertu du Plan, il s'agira de transactions au comptant, donc de cas où il n'y aura aucun délai dans la perception de la prime ni aucuns frais de perception.

Je reviens maintenant à la description de la loi du 10 mai 1961, pour vous exposer le quatrième point de cette loi. Il s'agit de la création du "Fonds d'indemnisation des victimes d'accidents d'automobile", qui correspond à peu près à ce qu'on appelle dans d'autres provinces "Unsatisfied judgment Fund". Ce Fonds est destiné à indemniser les victimes d'automobilistes insolvables ou non identifiés. La date d'entrée en vigueur du Fonds est fixée au 1er octobre prochain.

A partir de cette date, si le responsable d'un accident survenu après le 30 septembre est complètement insolvable, ou encore s'il n'est pas en mesure d'indemniser totalement la victime, celle-ci pourra, par l'entremise de son avocat et après jugement, demander à se faire indemniser par le Fonds, qui donnera suite à cette demande jusqu'à concurrence, toujours, des limites prévues de \$10,000/20,000 et \$5,000. Lorsque le Fonds aura effectué un paiement pour satisfaire à un jugement, aucun permis ou enregistrement ne sera accordé au débiteur — ou remis en vigueur — tant que ce dernier

1. n'aura pas fourni une preuve de solvabilité pour l'avenir et
2. n'aura pas remboursé au Fonds le montant déboursé ou au moins pris des arrangements pour rembourser par versements. Dans ce dernier cas, si le débiteur

interrompt ses versements, il verra son permis ou son enregistrement de nouveau suspendu.

Le Fonds indemniser également toute victime d'un conducteur qui serait resté inconnu parce qu'il aurait fui le lieu de l'accident. Là encore, la victime pourra, par l'entremise de son avocat, réclamer du Fonds comme elle le ferait normalement d'une compagnie d'assurance.

En somme, le Fonds aura l'obligation de payer tout créancier d'une condamnation définitive prononcée dans la province et s'élevant à \$100 ou plus, s'il s'agit de blessures corporelles ou décès, ou à plus de \$250, s'il s'agit de dommages matériels. Cependant, il aura en tout temps le pouvoir de faire des compromis avec les réclamants, tout comme le fait une compagnie d'assurance. Cette disposition permettra de faire mettre en marche le mécanisme du Fonds sans attendre l'éventualité souvent lointaine d'un jugement.

87

Le Fonds sera financé par les compagnies faisant des affaires d'assurance-automobile dans la province, au prorata de leur volume de primes d'assurance-automobile pour responsabilité envers les tiers. Il est évidemment impossible de prévoir ce que l'administration du Fonds coûtera la première année. Il est sûr que les déboursés seront considérables, mais on peut s'attendre à ce que ces déboursés diminuent au fur et à mesure que le pourcentage des automobilistes assurés dans la province grandira.

Voilà donc toute la portée de la loi, qui, en résumé, comporte quatre dispositions importantes:

1. A compter du 1er juillet, nécessité de prouver sa solvabilité pour tout mineur propriétaire d'une automobile, pour tout commerçant d'automobiles et pour tout conducteur condamné pour certaines infractions.
2. A compter du 1er octobre, sauf le cas de vol, fardeau retombant sur les épaules du propriétaire de l'auto-

mobile pour les blessures ou dommages causés par sa voiture et responsabilité absolue de l'assureur à cet égard, jusqu'à concurrence des limites prévues de \$10,000/20,000 et \$5,000; en même temps, nécessité pour tout conducteur ou propriétaire d'une automobile impliquée dans un accident de prouver sa solvabilité pour l'avenir.

88

3. D'ici au 1er juillet, institution d'un Plan de distribution des risques pour permettre de s'assurer à toute personne déjà refusée par une compagnie d'assurance.
4. A compter du 1er octobre, création d'un Fonds d'indemnisation pour toutes les victimes d'un conducteur insolvable ou inconnu.

En face de la situation nouvelle créée par cette loi, quelles sont donc nos responsabilités, à vous, courtiers, et à nous, compagnies ?

Premièrement, je dirais que c'est de bien connaître la loi, afin de pouvoir répondre correctement aux nombreuses demandes de renseignements qui ne manqueront pas de nous parvenir. Le gouvernement et les compagnies d'assurance entreprendront bientôt une vaste campagne de publicité pour faire connaître au public la portée de la nouvelle loi. Vous pourrez obtenir des brochures explicatives résumant d'une façon claire et précise les dispositions de la loi. L'intérêt suscité par la campagne de publicité dont je viens de parler ne manquera pas de faire naître dans l'esprit du public toutes sortes de questions, auxquelles chacun cherchera la réponse en s'adressant, soit à son courtier d'assurance, soit au personnel des compagnies. Il faudra donc que nous soyons tous prêts à donner les explications voulues, de manière que l'on comprenne bien le but et la portée de la loi.

Deuxièmement, je dirais que, tous ensemble, nous devons coopérer pour que le système, tel que prévu par la loi, fonc-

tionne bien. Les compagnies d'assurance, pour leur part, doivent s'organiser pour faire face au flot des demandes d'assurance qui leur parviendra. Puisque l'on veut élever le pourcentage des automobilistes assurés dans la province, il faut que nous soyons en mesure d'étudier tous les risques qui nous seront soumis et d'émettre toutes les polices requises. Les compagnies devront en outre faire un effort pour accepter dans une mesure aussi grande que possible des risques moins désirables. C'est avec un état d'esprit nouveau que les compagnies devront désormais envisager les opérations d'assurance-automobile. Il ne faudra pas qu'une compagnie s'efforce de recueillir les meilleurs risques seulement, en laissant tous les autres à ses concurrents. Je crois pouvoir dire, au nom des compagnies membres de la All Canada Insurance Federation, qu'elles sont prêtes à assumer leurs responsabilités dans ce domaine.

89

Mais il faudra que l'état d'esprit nouveau requis par l'application de la nouvelle loi se retrouve également chez les courtiers d'assurance. En tant qu'intermédiaires entre le public et les compagnies, vous devrez, pour que la loi soit vraiment profitable au plus grand nombre, chercher à assurer tous ceux que vous pouvez connaître comme n'étant pas assurés. De plus, cet état d'esprit nouveau exigera que vous cherchiez sincèrement un assureur pour tous les risques moins désirables, avant de vous adresser aux administrateurs du Plan de distribution des risques. D'ailleurs, maintes compagnies consentiront volontiers à souscrire un bon nombre de ces risques inférieurs, moyennant une surprime appropriée.

Il va de soi que, si les assureurs se contentent de rejeter rapidement tout risque qui leur paraît un peu moins intéressant et si, de leur côté, les courtiers refusent de se déranger pour de tels risques, les administrateurs du Plan se verront submergés, ce qui compliquera inutilement la situation pour vos clients et vous-mêmes, en même temps que pour les assu-

reurs, qui de toute façon verront leur revenir les risques qu'ils avaient refusés.

90 Si, au contraire, les courtiers cherchent réellement à placer chez les assureurs réguliers les risques un peu moins bons et si les compagnies d'assurance consentent à accepter assez facilement tous les risques de cette qualité, le Plan de distribution des risques jouera exactement son rôle, qui est de trouver un assureur pour les risques de qualité vraiment inférieure.

A ce point-ci, quelques-uns se diront peut-être: puisque c'est l'intention des autorités de faire en sorte que le plus grand nombre possible des automobilistes soient assurés, pourquoi ne pas instituer tout simplement l'assurance-automobile obligatoire? J'avoue que c'est là une question tout à fait pertinente et je ne voudrais pas terminer sans y répondre.

En fait, là où elle a été mise à l'épreuve, l'assurance-automobile obligatoire ne s'est pas révélée pratique. Prenons l'exemple de l'Etat du Massachusetts, aux Etats-Unis, où ce genre d'assurance a été essayé plus longtemps que partout ailleurs en Amérique du Nord. L'expérience a prouvé qu'il est impossible, même avec une telle loi, de faire en sorte que tous les automobilistes soient assurés. Trop de moyens subsistent malgré tout qui permettent à un nombre assez élevé d'entre eux de se soustraire à la loi. Les victimes de ces automobilistes non assurés ne sont donc pas mieux protégées que si la loi d'assurance obligatoire n'existait pas. De plus, les mesures que l'on doit prendre pour que le pourcentage des automobilistes non assurés soit le plus petit possible coûtent énormément cher. Il est prouvé, en revanche, par l'expérience de plusieurs provinces canadiennes, qu'une loi de solvabilité des automobilistes a pour effet de porter le nombre des automobilistes assurés à un pourcentage aussi élevé, et même plus élevé, que le fait la loi de l'assurance obligatoire, sans

entraîner des frais d'administration considérables comme cette dernière.

En outre, il semble que l'existence d'une telle loi d'assurance-automobile obligatoire tende à créer à la fois un climat de négligence qui augmente la fréquence des accidents et une inclination à réclamer qui accroît le nombre et l'importance des réclamations.

Enfin, là où existe l'assurance-automobile obligatoire, celle-ci est nécessairement administrée par le gouvernement et il devient inévitable que la politique s'en mêle. C'est ainsi que, dans l'Etat du Massachusetts, les politiciens de camps opposés ont fait une surenchère afin d'abaisser constamment les taux d'assurance-automobile, cependant que, devant les résultats obtenus, on a récemment été obligé, par un ordre de la Cour Suprême, de les augmenter considérablement.

91

Il n'est donc pas surprenant qu'au Massachusetts, le surintendant des assurances et le régistrateur des véhicules moteurs demandent actuellement l'abolition de la loi d'assurance-automobile obligatoire. Dans l'Etat de New-York, où on l'a instituée il y a deux ans, on s'aperçoit que la loi a manqué son but à tout point de vue. *L'Insurance Information Institute* de cet Etat signale en effet les résultats suivants, qui parlent d'eux-mêmes:

1. Les compagnies d'assurance perdent énormément d'argent dans leurs opérations d'assurance de responsabilité des automobilistes (\$70 millions dans ce genre en 1960 seulement), de sorte qu'elles sont portées à annuler leurs polices à la moindre occasion, privant indûment certains bons conducteurs de leur droit de conduire.
2. Le nombre des accidents impliquant des conducteurs non assurés est passé de 129 en 1957 à 2,800 en 1959. Le nombre devrait être encore plus élevé pour 1960.

3. La loi coûte trop cher à appliquer et fait perdre à la police de la circulation un temps considérable.
4. La multiplication des cas de fraude et de collusion accroît d'une façon effarante le nombre et l'importance des réclamations.
5. Les taux de primes ont déjà monté de 18% depuis l'institution de la loi et c'est une hausse de 40% qu'il faudrait.

92

En résumé, l'assurance-automobile obligatoire, même au prix d'efforts constants et coûteux, ne permet pas d'obtenir les résultats que procure une loi comme celle qui vient d'être adoptée dans la province de Québec.

Nous pouvons donc nous réjouir de l'adoption de la nouvelle loi et nous dire avec satisfaction qu'à l'avenir piétons comme automobilistes ne pourront plus être les victimes sacrifiées des accidents de la route.

Nous aurons un système qui, l'expérience l'a montré ailleurs au pays, fera disparaître les critiques, justifiées d'ailleurs, voulant qu'il soit inadmissible que l'innocente victime ne puisse pas être indemnisée. Encore une fois, la transition de l'ancien état de choses au nouveau demandera de la part de tous les intéressés un sincère effort d'adaptation, d'abord pour faire connaître et comprendre au public la portée de la nouvelle loi et, deuxièmement, pour contribuer à ce que les dispositions de la loi, qui ont été longuement étudiées par les milieux d'assurance, fonctionnent efficacement.

Nous avons actuellement la chance de faire comprendre au grand public que les opérations d'assurance ne sont pas un système d'exploitation d'un grand nombre par un petit nombre, mais le moyen moderne de garantir l'indemnisation à ceux qui sont victimes d'un sinistre, tout en laissant une juste rémunération à ceux qui pourvoient à son fonctionnement, c'est-à-dire les courtiers et les compagnies d'assurance.

L'idée de l'assurance étant ainsi mieux comprise et acceptée, nous en retirerons tous, comme je le disais au début, non seulement plus d'affaires, mais aussi plus de prestige. Par dessus tout, et c'est ce que vise la loi, le public retirera la meilleure protection qu'il soit possible d'obtenir contre le risque aujourd'hui inévitable des accidents de la route.

LE BLANC ELDRIDGE PARIZEAU, INC.

Courtiers de Réassurance

Bureaux associés :

GÉRARD PARIZEAU, LTÉE, MONTRÉAL, CANADA

ELDRIDGE & CO. LTD., LONDON, ENGLAND

LE BLANC ET DE NICOLAY, S.A., PARIS, FRANCE

LE BLANC ELDRIDGE PARIZEAU, INC.

410, ST-NICOLAS, MONTRÉAL 1

VI. 2-3453

La responsabilité découlant de l'inexécution d'une obligation de livraison

par

MICHEL PARIZEAU

94

Un manufacturier s'engage par contrat à fournir, pour une certaine date, une pièce de machinerie particulièrement importante pour les opérations de son client. A la date fixée, l'obligation du manufacturier n'est pas encore remplie, par suite de facteurs qui sont ou ne sont pas en dehors de son contrôle: ainsi une grève, un incendie, un défaut de fabrication qu'il faut corriger, un embargo gouvernemental sur certaines pièces nécessaires à la fabrication, ou un accident au cours du transport. Le client qui n'a finalement obtenu la machinerie que deux mois plus tard, subit une perte importante du fait qu'il n'a pas pu opérer durant cette période. Il intente une poursuite au manufacturier, en dommages-intérêts. Le manufacturier peut-il se protéger contre un tel risque ?

I — Le contrat.

Abordons d'abord la question du contrat lui-même. Il est certain que les deux parties peuvent prévoir dans ce contrat les conditions de l'entente, non seulement quant à l'obligation à remplir, mais également quant aux conséquences de l'inexécution de cette obligation. Dans le cas présent, l'obligation consiste à fournir avant telle date, telle pièce de machinerie. Cette obligation, quant au délai, est-elle totale ? L'article 1072 du Code Civil précise que "le débiteur n'est pas tenu de payer les dommages-intérêts lorsque l'inexécution de l'obligation est causée par cas fortuit ou force majeure,

sans aucune faute de sa part, à moins qu'il ne s'y soit obligé spécialement par le contrat". Le cas de force majeure influencera donc la détermination de la responsabilité du manufacturier, à moins que ce dernier n'ait pris à sa charge la responsabilité entière.

Il peut se faire aussi que le manufacturier se soit dégagé de sa responsabilité dans d'autres cas précis qui ne seraient pas nécessairement considérés comme des cas de force majeure. Encore ici, ces limitations de responsabilité doivent être considérées comme valides, pourvu qu'il n'y ait pas de fautes grossières assimilables au dol.

95

Quant aux conséquences de l'inexécution de l'obligation, si elles n'ont pas été prévues au contrat, elles seront régies par les articles suivants du Code Civil:

Article 1073: "Les dommages-intérêts dus au créancier sont, en général, le montant de la perte qu'il a faite et du gain dont il a été privé".

Article 1074: "Le débiteur n'est tenu que des dommages-intérêts qui ont été prévus ou qu'on a pu prévoir au temps où l'obligation a été contractée, lorsque ce n'est point par son dol qu'elle n'est point exécutée".

Article 1075: "Dans le cas même où l'inexécution de l'obligation résulte du dol du débiteur, les dommages-intérêts ne comprennent que ce qui est une suite immédiate et directe de cette inexécution".

Les deux derniers articles indiquent une des caractéristiques du régime contractuel (c'est-à-dire celui qui règle la responsabilité entre des contractants) par rapport au régime délictuel (c'est-à-dire celui qui établit la responsabilité entre des personnes qui sont juridiquement des tiers); en effet, ce dernier assurerait à la victime la pleine indemnité pour les dommages subis, que ces dommages aient pu être prévus ou non et qu'ils aient été causés directement ou non par la faute de l'auteur du dommage.

A noter enfin que les contractants auront pu prévoir une indemnité de tant par jour de retard. Cela est parfaitement normal et aura force obligatoire, sans même que le créancier ait à prouver une perte quelconque résultant du retard. Il s'agit en somme de dommages forfaitaires qui tiennent lieu de l'indemnité à verser.

II — Le problème au point de vue de l'assurance.

96

Malgré les clauses restrictives qu'il aura pu insérer dans le contrat, le manufacturier se trouve dans une position assez délicate, car les aléas de la production sont nombreux. Aussi, dans certains cas importants, fera-t-il appel à son courtier pour essayer d'obtenir une protection contre la perte qu'il pourrait encourir s'il ne réussissait pas à remplir son obligation à temps. Ce dernier se trouvera assurément devant un problème assez difficile, d'abord parce que les assureurs n'ont pas voulu, en règle générale, s'intéresser à des cas de ce genre (à tort ou à raison, nous le verrons plus loin) et aussi parce que les formes normales d'assurance ne se prêtent guère à ce genre de garantie.

Nous n'affirmons pas ici que le problème est insoluble; nous savons par expérience que certains assureurs, soit par simple ignorance des principes de base, soit à la suite de pression ou d'obligation dépassant les facteurs habituels de leur politique d'acceptation, souscriront à certains risques qui, normalement, sont considérés comme non-assurables. Nous croyons cependant qu'il y a avantage à analyser cette question de plus près et de voir pourquoi ce problème auquel plusieurs entreprises ont à faire face, ne peut pas, à toute fin pratique, être résolu actuellement au moyen de l'assurance. Pour ce faire, nous examinerons d'abord les objections de principe que certains assureurs peuvent avoir à l'endroit d'une garantie contre la responsabilité résultant du retard dans la livraison, et ensuite nous indiquerons tour à tour les garanties exis-

tantes que certains ont voulu faire intervenir comme éléments possibles de protection.

III — Les objections de principe.

Une première objection relève des principes mêmes de l'assurance: on reconnaît que cette dernière ne doit porter que sur des risques de nature accidentelle et qui ne dépendent pas de la seule volonté de l'assuré. Il s'agit là d'un principe bien établi, celui de la fortuité des dommages.

97

Une seconde objection, qui découle dans une certaine mesure de la première, a trait à la politique des assureurs qui ont cru bon, pour maintenir l'assurance dans un cadre plus sain, d'éliminer du risque assurable ce que l'on pourrait appeler le "risque du métier". On a voulu en somme ne pas garantir ce qui fait l'objet même de l'activité de l'assuré, son travail. La chose est assez normale, car une garantie contre le travail fautif, la nature humaine aidant, entraînerait inévitablement des abus, pour ne pas dire un relâchement dans le contrôle de la qualité. Cette politique se concrétise d'une part, par l'hésitation des assureurs à accorder des garanties sur une base dite "tous risques" pour les entreprises manufacturières,¹ d'autre part par l'utilisation de garanties à risques spécifiés, de nature accidentelle, et enfin par l'insistance à exclure de façon expresse, le risque du travail fautif: par exemple la formule utilisée pour l'assurance des biens qui sont confiés à des entreprises de nettoyage ou de teinture, ne prévoit que les risques d'incendie, d'explosion, d'accident du transport, de vol d'un colis entier, d'un vol avec effraction ou à main armée dans les locaux, d'ouragan; par ailleurs, elle exclut spécifiquement les risques d'erreur dans la livraison, de *retards*, de disparition mystérieuse et autres risques qui ne se rattachent pas directement à ceux pour lesquels la

¹ Les règlements de la C.U.A. s'y opposent en principe.

98 garantie s'applique. En assurance de responsabilité civile, on exclut toujours le cas de dommages causés aux choses qui ont été fabriquées, vendues ou distribuées par l'assuré; le fait que l'on accepte de garantir l'assuré contre la responsabilité découlant de l'utilisation faite par autrui des dits produits, ne modifie en rien ce principe, car on ne fait ainsi que prémunir l'assuré contre la responsabilité découlant d'un dommage physique et d'origine accidentelle: le travail fautif lui-même n'est pas accidentel, il est véritablement un "risque du métier"; mais l'incidence du dommage en résultant présente définitivement ce caractère d'imprévu que comporte l'élément accidentel. Si l'on examine les divers secteurs d'application de l'assurance, on se rend compte que dans un seul cas, a-t-on fait exception au principe de l'exclusion du "risque du métier", celui de la responsabilité professionnelle du médecin: c'est uniquement dans ce cas que l'on a accepté de prévoir une garantie pour le travail fautif, et cela pour des raisons évidentes tenant du caractère bien spécial du travail en jeu et de la haute préparation de ceux qui ont à l'exécuter.¹

IV — Les objections quant aux formules existantes.

Nous avons laissé entendre au début de cette étude, que le problème de la responsabilité du manufacturier pour les retards dans la livraison était compliqué davantage par le fait que les formules d'assurance existantes se prêtaient difficilement à une garantie de ce genre. Pour nous en convaincre, examinons brièvement les contrats qui, au premier abord, pourraient peut-être intervenir.

¹Certains seraient tentés d'assimiler au cas de responsabilité professionnelle du médecin, celui de la responsabilité des autres professionnels, tels les avocats, notaires, ingénieurs, architectes, experts-comptables, courtiers d'assurance. Cependant, une distinction très nette doit être faite pour ces autres personnes: le dommage causé à autrui n'en n'est pas un qui touche l'objet même du travail, mais porte plutôt sur les conséquences de l'erreur commise dans la préparation du travail ou dans l'opinion donnée; au point que plusieurs formules d'assurance de responsabilité professionnelle excluent spécifiquement le cas de dommages physiques causés directement à autrui. Il s'agit en somme de dommages incorporels patrimoniaux alors que dans le cas du médecin, il s'agit de dommages corporels.

1° — La police d'assurance de responsabilité civile, sous la section des dommages matériels, protège l'assuré contre la responsabilité découlant de dommages à la propriété d'autrui, y compris la perte d'usage de cette propriété. Même si le risque de retard n'est pas exclu spécifiquement, on se rend compte rapidement que cette police ne présente aucun avantage du point de vue qui nous occupe, et cela pour les raisons suivantes:

- il doit y avoir dommages matériels à la propriété d'autrui; or la perte subie par le client ne consiste que dans une perte financière n'impliquant pas de dommages physiques à ses propres biens.
- la perte d'usage n'est pas garantie en tant que tel mais uniquement dans la mesure où elle découle de dommages matériels aux biens.
- la police ne garantit que contre les dommages matériels causés par accident. Or, nous l'avons déjà vu, nous sommes ici en face d'un cas qui ne saurait être considéré, le plus souvent, comme relevant d'un accident. Même, lorsque par exception, les assureurs acceptent d'utiliser le terme "événement", le contrat est rédigé de façon à ce que l'on demeure dans le cadre de dommages "causés accidentellement"; ceci est assurément plus vaste que "causés par accident" (car on impute alors l'aspect accidentel uniquement au dommage subi et non pas au geste fautif ou à la cause du dommage); mais pas suffisamment pour régler le problème que nous considérons.
- même si l'on faisait allusion spécifiquement dans la police, au contrat en question, on serait quand même limité par l'application des trois éléments mentionnés plus haut.

2° — La police d'assurance contre la perte de profits, pourrait à la rigueur entrer en jeu lorsque la cause du retard

est imputable à un des risques garantis par la police, soit l'incendie et les risques du contrat supplémentaire. En effet, on pourrait invoquer que, par suite du sinistre, le profit de l'entreprise a été diminué par le montant qui a dû être versé au client en indemnité. A ce sujet, il est intéressant de noter que même si le contrat supplémentaire "K" par exemple comporte le risque d'émeute et le contrat supplémentaire "L", les risques d'émeute et de sabotage, l'on prévoit spécifiquement que l'assureur ne sera pas responsable pour la perte "attribuable à la cessation du travail ou à l'interruption de la fabrication"; ce qui montre bien l'hésitation des assureurs à aller au-delà des risques où seul l'aspect accidentel est présent (n'oublions pas que la grève peut facilement avoir été causée par une attitude intransigeante des dirigeants de l'entreprise ou par des abus de leur part). Il est à signaler enfin que la police pourrait prévoir aussi le cas de la perte de profit résultant d'un sinistre survenant dans l'usine d'un fournisseur dont le produit est essentiel à la fabrication en cours.

3° — La police d'assurance maritime peut aussi intervenir dans certains cas. Il arrive en effet que les assureurs acceptent d'élargir le cadre de la garantie pour accorder une certaine indemnité dans le cas où, par suite d'un accident du transport, les choses transportées n'arrivent pas à destination ou arrivent en retard.

4° — On pourrait enfin songer à prévoir le cas sous un cautionnement, à l'occasion d'une garantie d'exécution de contrat par exemple. Cette garantie a assurément une grande utilité pour le client qui se sent assuré de recevoir une indemnité, étant donnés les engagements de l'assureur et sa solidité financière. C'est d'ailleurs ce qui se produit souvent à l'occasion de la construction de routes où l'entrepreneur se voit pénaliser d'une somme fixe pour chaque jour de retard après la date fixée pour la fin des travaux. Cependant, il faut bien comprendre que la garantie d'exécution de contrat (en

anglais "*contract bond*") ne présente aucun avantage pour l'entrepreneur lui-même, autre que de lui favoriser l'obtention du contrat et de lui éviter d'immobiliser des sommes importantes d'argent pendant la durée du contrat. En effet, en vertu de ce cautionnement, l'assureur n'intervient dans le paiement de l'indemnité prévue, que dans la mesure où l'entrepreneur ne peut pas le faire lui-même; ce qui évidemment ne permet pas à ce dernier de se prémunir contre la perte qu'il aura à subir en indemnisant son client.



Nous avons cru bon d'entreprendre ce petit exercice de gymnastique intellectuelle, car nous croyons que devant un problème aussi délicat, il ne convient pas seulement d'affirmer que ledit problème ne peut pas être réglé dans son ensemble de façon satisfaisante à l'aide de l'assurance, telle qu'elle est conçue actuellement, mais qu'il faut aller au fond de la question pour bien saisir pourquoi la situation est telle.

En fait, nous nous sommes au moins rendu compte qu'une solution partielle pouvait être obtenue, soit par l'assurance profit, soit par l'assurance maritime. Il nous reste maintenant, pour compléter le tableau, à signaler que certains organismes d'assurance accepteront à l'occasion, dans certains cas précis, de prêter une oreille sympathique à des demandes du genre de celles que nous avons proposées, à savoir de protéger le manufacturier contre le risque du retard à fournir une pièce de machinerie. A notre sens, et en tenant compte des normes sous-jacentes actuelles de l'opération d'assurance, ces quelques cas isolés doivent être considérés comme des opérations assimilables beaucoup plus au jeu de hasard; le terme "hasard" étant pris ici au sens très large puisque l'assureur, acceptant de souscrire à un risque de ce genre, se trouve à toute fin pratique, à faire abstraction du risque moral de l'assuré et de ce que nous avons appelé le "risque du métier".

102

Même en Angleterre où dans une certaine mesure, on s'intéresse, à l'occasion, au "*contingency risk*" (c'est-à-dire le risque faisant intervenir la réalisation d'un événement sortant de l'ordinaire et n'impliquant pas nécessairement l'aspect accidentel), on essaie normalement de se tenir à l'écart des cas où l'assuré lui-même peut influencer l'arrivée de l'événement considéré. On n'hésitera pas devant le caractère inusité du cas présenté, mais on sera extrêmement réticent si l'on se rend compte que la garantie proposée peut donner lieu à des abus de la part de celui qui fait la demande. Pour illustrer cette affirmation, nous nous permettons de faire part d'un cas dont nous avons eu connaissance il y a quelques années et qui ferait certainement sursauter plusieurs assureurs, même parmi les moins conservateurs; il montre bien l'intention générale qui se dessine derrière le "*contingency risk*": un fabricant de produits alimentaires utilisait depuis plusieurs années un mode de publicité qui consistait à distribuer au public des coupons dont les détenteurs pouvaient se servir pour obtenir gratuitement les produits de ce fabricant. Or, les statistiques révélaient que, sur une période d'années, le retour des coupons impliquait la distribution de produits gratuits d'une somme totale variant très peu d'années en années. Le fabricant, cependant, désirait se protéger au cas où, pour une raison ou une autre, la réaction du public serait beaucoup plus forte qu'à l'ordinaire et qu'en conséquence il ait à déboursier une somme plus considérable. On lui obtint la garantie; mais nous sommes convaincus que s'il y avait eu possibilité que le fabricant puisse influencer le résultat de l'expérience, la réponse des assureurs aurait été toute autre.

En fait, cet exemple, malgré son apparence exceptionnelle, ne vient qu'appuyer le raisonnement d'ensemble que nous avons tenté d'établir. Il indique par ailleurs la nécessité pour de nombreux assureurs, de repenser les principes de base qui doivent commander à leurs activités.

Chronique de réassurance

par

ROBERT PARIZEAU

I — Le Plan d'Assignment de Risques-Automobiles.

Le paragraphe 49 de la Section 15 du Bill 48, prévoit que le Fonds d'indemnisation des victimes d'accident d'automobile a le pouvoir "de formuler et rendre obligatoire un plan de distribution des risques de responsabilité d'accidents d'automobile pour leur répartition entre les assureurs". Le Plan d'assignation de risques-automobiles est maintenant constitué dans la province de Québec et tout assuré qui ne peut pas trouver d'assureur peut s'adresser à cet organisme, qui étudie le dossier et confie le risque d'office à une compagnie. Cette distribution est faite en fonction du volume des primes souscrites par chaque compagnie.

103

Nous n'avons pas l'intention d'étudier ici le fonctionnement du Plan, car nous y reviendrons dans un prochain article au moment où il sera possible d'avoir des détails un peu plus précis. On comprendra évidemment que bien des points sont encore un peu vagues, étant donné la rapidité avec laquelle toute cette question fut réglée. Cette loi aurait dû être passée il y a bien des années, mais au point où nous en étions, on peut se demander s'il n'aurait pas été préférable de prendre quelques mois de plus pour élaborer un texte correspondant tout à fait à nos besoins, sans perdre de vue certains principes qui sont à la base même de notre droit. De toute manière, il s'agit là d'une réalisation intéressante et qui pourra toujours être modifiée par la suite, si on en sent le besoin.

Nous n'aborderons ici la question que sous l'angle de la réassurance. En effet, un bon nombre de traités de réassu-

rance comportent des restrictions pour la souscription de certains risques automobile. Parmi les plus courantes, mentionnons par exemple les taxis, les autobus et les véhicules faisant du transport interurbain. Certes, ces exclusions peuvent être supprimées, mais notons simplement, qu'elles apparaissent dans un bon nombre de traités.

104

A partir de maintenant, les compagnies pourront être appelées à émettre des contrats, même sur des risques qui sont prohibés en vertu de leur traité de réassurance. Certes, un assureur peut toujours réassurer facultativement telle ou telle police, ou encore demander aux réassureurs d'accepter, à titre exceptionnel, tel contrat qui est normalement exclu, mais il s'agit là de méthodes compliquées et onéreuses. Pour simplifier le travail de la cédante, les réassureurs préfèrent généralement insérer une clause prévoyant qu'ils accepteront automatiquement tous risques, normalement prohibés, qui lui seraient imposés par le Plan. Voici à titre d'exemple, une des clauses qui est utilisée sur le marché:

It is nevertheless agreed that none of the exclusions shall apply to risks assigned to the Company by any Assigned Risk Plan, provided the Company's policy or coverage on such assigned risk is limited to the limits required by the Assigned Risk Plan. The term "Assigned Risk Plan" as used herein shall embrace any organization by whatever name performing the functions commonly associated with an Assigned Risk Plan.

En somme, en vertu de cette clause, les réassureurs acceptent automatiquement ces risques, mais avec l'entente toutefois que l'assureur n'accordera pas des montants d'assurance plus élevés que ceux qui sont exigés par la loi, soit \$10/20,000 et \$5,000. C'est là un point très important dont il faut se souvenir. Evidemment, si le risque attribué par le Plan ne tombe pas dans le cadre des exclusions du traité, la

cédante est tout à fait libre d'accorder les montants d'assurance qu'elle désire.

Cette clause figure déjà dans la plupart des traités, surtout s'ils sont placés sur le marché canadien. Il est toutefois plus prudent d'en vérifier l'existence, afin d'éviter tout malentendu possible en cas de réclamation.

II — Commentaires sur la collaboration entre la cédante et le réassureur dans le règlement des sinistres.

105

Il existe une différence fondamentale entre la clause qui traite du règlement des sinistres dans un traité quote-part ou en excédent de pleins et celle qui apparaît dans un traité en excédent de sinistres.

Dans la réassurance proportionnelle, (traité en quote-part ou en excédent de pleins) le réassureur se trouve à payer une certaine proportion du sinistre, proportion qui est identique à celle qui fut utilisée au moment de la cession, c'est-à-dire lors de la division du montant d'assurance entre la cédante et le réassureur. Le réassureur se trouve à bénéficier directement de tous les efforts que pourrait faire la cédante pour réduire l'importance du sinistre. Il est normal, dans ces conditions, que la cédante ait une liberté absolue et complète et que le réassureur convienne de suivre en tout temps le règlement de la cédante. Voici à titre d'exemple, une clause que l'on rencontre assez souvent:

All losses and compromises of losses including ex gratia payments, and expenses and allowances in consequence of loss shall be settled by the company without the intervention of the reinsurer, and the reinsurer shall accept the settlement of the company as the sole warrant for the payment of its proportion of loss and its attendant expenses.

The company may likewise at its sole discretion commence, continue, defend, compromise, settle or withdraw

from actions, suits or prosecutions and generally do all such matters and things relating to any claim or loss as in its judgment may be beneficial or expedient, and the payment of expenses in connection therewith shall be shared by the reinsurer in proportion to its share of the original cession. The reinsurer shall likewise participate in any salvage or other reimbursement received.

106

Dans un traité en excédent de sinistres, la situation est tout à fait différente. En effet dans la plupart des cas, le réassureur s'engage à payer, jusqu'à concurrence d'un montant déterminé, la totalité des sommes qui excèdent un certain montant déductible. Si, par exemple, le déductible ou la priorité, est de \$15,000.00, la cédante paie tous les sinistres jusqu'à concurrence de \$15,000.00, et le réassureur intervient pour tout ce qui excède cette somme. Lorsqu'un sinistre dépasse le déductible, la cédante n'est donc plus directement intéressée à son règlement, puisque sa responsabilité est limitée au déductible et que l'excédent est payé par le réassureur. On comprend que le réassureur veuille être tenu au courant de l'évolution des sinistres qui l'intéressent. Certes, il sait très bien qu'en pratique la cédante ne se désintéressera pas du règlement, car en définitive le coût du traité en excédent de sinistres, qu'il soit sur une base ajustable ou fixe, varie en fonction des résultats du traité.

Au début, les réassureurs ont laissé carte blanche aux compagnies cédantes. Toutefois, graduellement, étant donné l'importance des sommes en jeu et les retards apportés aussi bien dans la communication des avis de sinistres que dans le règlement, les réassureurs ont voulu être tenus davantage au courant, et cela afin d'avoir une idée plus précise des résultats techniques et des réserves à constituer. Voici une clause que l'on rencontre quelquefois sur le marché canadien:

The Company agrees that it will investigate and will settle or defend all claims arising under policies with respect

ASSURANCES

to which reinsurance is afforded by this Agreement, and that it will give a prompt notice to the Reinsurer of any event or development which, in the judgment of the Company, might result in a claim upon the Reinsurer hereunder, and will forward promptly to the Reinsurer copies of such pleadings and reports of investigation as may be requested by the Reinsurer.

The Reinsurer shall have the right, at its own expense, to participate jointly with the Company in the investigation, adjustment or defense of claims which in the judgment of the Reinsurer, it is or might become exposed.

107

Certaines clauses sont encore plus restrictives et permettent aux réassureurs une plus grande intervention. Voici à titre d'exemple, une clause qui est souvent utilisée pour les basses tranches d'un traité et particulièrement sur le marché de Londres, qui est le marché par excellence des contrats en excédent de sinistres:

The Company shall notify the Reinsurer of any claim or claims advised which might give rise to claim under this agreement as soon as the Company have reason to believe that the Reinsurer will be financially interested in such claim or claims. The Company shall furnish the Reinsurer with all available information respecting such claim or claims.

So far as practicable having regards to mail delays and time of transit whenever the claim or claims arising out of any one accident or event appear likely to involve the Reinsurer hereon the Company shall confer with the Reinsurer or the latter's representatives in connection with the defence of or settlement of such claim or claims and the Company will not litigate any such claim or claims without the consent of the Reinsurer or the latter's representatives.

The parties agree that in the case of a difference of opinion they shall follow the advice of a referee to be jointly appointed.

En somme, si le réassureur est prêt à donner toute la liberté voulue à la cédante, il veut toutefois se laisser la possibilité d'intervenir s'il le juge à propos. En fait, le réassureur suivra le plus souvent les recommandations de la cédante. Ce n'est que dans des cas exceptionnels qu'il se permettra d'intervenir. S'il le fait, ce sera pour des raisons importantes, que la cédante aura tout avantage à étudier.

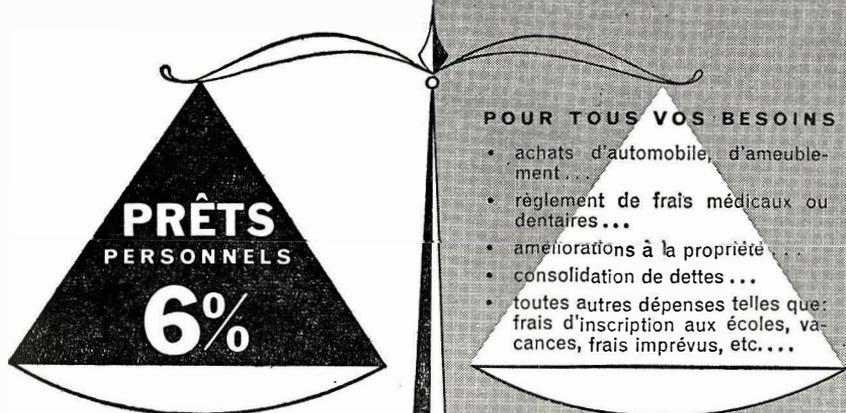
108

En somme, le réassureur désire être averti le plus tôt possible des sinistres qui pourraient l'affecter. Cela lui permet de constituer immédiatement ses réserves, même s'il doit les modifier par la suite. En pratique, la cédante devrait donner un avis à ses réassureurs dès que l'importance prévisible du dommage atteint le montant du déductible ou de la priorité, et cela indépendamment de la responsabilité de l'assuré. En donnant cet avis préliminaire, qui comporte les détails ordinaires, la cédante devrait d'une part indiquer le montant des dommages et d'autre part le pourcentage de responsabilité de son assuré, avec le montant de la réserve. De cette manière, le réassureur a les éléments nécessaires pour constituer ses propres réserves. Soulignons que, pour ce qui a trait aux ajustements de taux, ce sont les réserves de la cédante qui sont prises en considération et non pas les réserves du réassureur, à moins évidemment que les réserves de la cédante soient tout à fait injustifiables, compte tenu des circonstances. Au fur et à mesure des développements, la cédante devrait faire parvenir à son réassureur une copie des rapports et de la correspondance importante. En procédant de cette manière, la cédante est absolument certaine d'avoir la confiance complète et la collaboration entière de son réassureur, aussi bien dans les moments de prospérité que dans les époques difficiles.

Les relations entre la cédante et le réassureur doivent être fondées sur une très grande confiance mutuelle. Dans cette optique, on comprendra parfaitement que le réassureur veuille être consulté lorsqu'il s'agit de réclamations im-

portantes dont il paiera la forte somme. Il ne faut évidemment pas que le réassureur se mette à dicter ses volontés à la cédante; l'expérience a montré que les réassureurs sont beaucoup trop prudents pour cela et qu'ils tiennent beaucoup trop à conserver leur clientèle pour se permettre de s'ingérer dans les affaires internes de leurs cédantes.

ÉQUILIBREZ VOTRE BUDGET



CONSULTEZ

LA BANQUE D'ÉPARGNE

DE LA CITÉ ET DU DISTRICT DE MONTRÉAL

Connaissance du métier

par

GÉRARD PARIZEAU

I — De la responsabilité du courtier d'assurances.

110 Dans la cause de Durocher contre Gévry,¹ la Cour d'Appel confirme à nouveau la responsabilité du courtier d'assurances envers son client. Voici les faits: le courtier accepte d'assurer un cheval contre la mort ou l'abattage. La police qu'il obtient de l'Insurance Company of North America prévoit le cas, mais comme conséquence de certains risques comme l'incendie, la foudre, la chute d'un pont, l'inondation, la collision, le déraillement ou le renversement d'un véhicule et certains risques maritimes. Au moment d'une course, l'animal se brise une jambe et meurt par la suite. Comme l'assureur ne paie pas l'indemnité parce que le risque n'est pas garanti, le propriétaire revient contre son courtier en invoquant qu'il n'a pas rempli l'engagement qu'il avait pris. Voici un extrait des notes du Juge Montgomery à ce sujet. Elles sont intéressantes parce qu'elles indiquent un certain nombre de points déjà établis:

"It is not denied that defendant in good faith believed that plaintiff's insurance covered him against the accident in question. I agree with defendant's counsel that the courts should not be too ready to condemn a professional man for a mere mistake in judgment, but defendant's fault went far beyond that. When plaintiff expressed doubts that the policy gave him the coverage he desired, defendant did not seem to have taken the trouble to read it to determine what was meant by "race track coverage" but contented himself with making

¹ Cour du Banc de la Reine. No 6952 (S.S. no 6668).

verbal inquiries from his correspondents in Montreal. (We do not know how these inquiries were phrased, so we cannot tell whether he was given wrong information). He would have done better to read the policy. It can be argued that plaintiff had the same opportunity to read the policy as defendant, but plaintiff is a business man of somewhat limited education, while defendant is a professional who is expected to have some understanding of the interpretation of insurance policies. It is not too easy to follow the policy, it being necessary to refer to at least four different clauses to determine whether the accident was covered. One can understand plaintiff's reluctance to trust himself to do this, but I do not consider that the task was beyond what might reasonably have been expected of defendant."

111

Le tribunal reconnaît la responsabilité du courtier et maintient le jugement du tribunal de première instance, après avoir repoussé l'argument que le cheval n'appartenait pas à Gévry Automobiles Inc., au nom de qui il avait été enregistré en vertu du *Live Stock Pedigree Act*, mais à monsieur Gévry lui-même. Voici ce que note le juge Montgomery:

"I agree with the trial judge that defendant attaches too much importance to this certificate. It may be that, by registering the mare in the name of a company to which she did not belong, plaintiff was committing an offence which might have subjected him to a penalty, but I cannot agree that he was debarred from proving that he had the interest of an owner in her. The situation might be different if he were attempting to contest a title to the animal derived from the company. In view of his ownership of the company, it was a matter of little practical importance to the insurer whether the horse was registered in his personal name or in that of the company. Plaintiff in fact testified that defendant had been shown the certificate of registration before the mare was insured.

II — De l'usage imprudent d'un monte-pente.

112 Dans la cause de Gagné (Demandeur) contre H. J. O'Connell Limited et autres (défenderesses), la Cour du Banc de la Reine¹ vient de confirmer le jugement du juge Ouimet de la Cour Supérieure, rendu le 3 février 1959. En bref, il s'agit de deux skieurs qui se suivent à bonne vitesse "dans un corridor fait en forme d'entonnoir" et destiné à forcer les skieurs à se mettre en ligne devant le monte-pente. L'un tombe après avoir accroché un de ses skis dans la clôture en lattes de bois maintenues à des poteaux de fer par du fil de fer; l'autre trébuche et en tombant lui-même se blesse à l'œil. Il réclame \$35,000. en invoquant le genre d'installation et la faute du propriétaire.

Appuyé par ses collègues, le juge Rinfret donne raison aux défenderesses en invoquant:

a) que les installations étaient d'usage courant et qu'elles étaient construites "pour l'usage auquel elles étaient destinées";

b) que la défenderesse n'avait commis aucune faute;

c) que les deux skieurs se suivaient trop vite et à une distance trop rapprochée.

Il est intéressant de noter ici deux définitions: l'une indiquant ce qu'est le bon père de famille et l'autre notant le risque particulier que présentent les sports d'hiver. Dans le premier cas, il s'agit d'un texte du juge Pratte de la Cour d'Appel, extrait de la cause Ouellette Motor Sales Ltd. contre Standard Tobacco Co.¹

"Il convient de rappeler que "le bon père de famille" n'est pas l'homme qui prévoit toujours tous les obstacles susceptibles de se dresser entre lui et l'accomplissement de son devoir, et qui ne manque jamais d'être en état de les vaincre;

¹ No 6898. (C.S. 25,107).

¹ (1960) B.R. 367, à la p. 370.

c'est celui dont la prudence est à la mesure de la probabilité et de la gravité des risques normalement prévisibles et qui, pour empêcher que ceux-ci ne se réalisent, prend les mesures qu'il est raisonnable d'adopter dans les circonstances, eu égard aux difficultés que leur adoption peut présenter et à l'importance de l'intérêt qu'il a à sauvegarder".

Le second texte provient du "Traité de la responsabilité civile" de monsieur Savatier.² Il se lit ainsi sous le titre "Les sports d'hiver":

113

"Ils comportent, en général, sauf le cas de courses, une large initiative personnelle des participants. Celle-ci diminue d'autant la responsabilité des organisateurs, tenus seulement de fournir un lieu convenable, suffisamment préparé, et de porter à la connaissance des sportifs les règles générales de police qu'y comporte l'exercice du sport. Un affichage suffit normalement à cet effet. Chaque joueur répond personnellement de la violation de ce règlement, ainsi que de sa maladresse ou de son imprudence propre. Il use du remonte-pente avec une initiative suffisante pour que l'accident dû à cet usage n'engage normalement que lui . . ."

III — De la responsabilité du patron dans le cas d'un accident d'automobile.

Dans Samson (Défendeur) Appelant v. Dame Bergeron (Demanderesse) Intimée,¹ monsieur le juge Larouche apporte quelques précisions sur la responsabilité du patron dans le cas d'un accident d'automobile. Voici un extrait de ses notes.

Et d'abord les faits:

1° — Un camion, appartenant au défendeur Samson, est stationné chaque soir par l'employé de celui-ci chez son père. Le jour de l'accident, il est conduit par un jeune Poirier, qui

¹ Cour du Banc de la Reine, no 7172. (C.S. 456,758).

² 2e éd. Vol. 2 (1951), p. 487, n. 870.

est mineur. Celui-ci frappe une passante à qui une indemnité de \$2,882.00 est accordée. Le père est exonéré de toute responsabilité.

2° — La poursuite vise le patron Samson, qui appelle du jugement de la Cour Supérieure en invoquant en particulier que "Poirier n'était pas dans l'exercice de ses fonctions au moment de l'accident". C'est cet aspect de la cause que nous voulons retenir ici.

114

Voici un extrait des notes du juge Larouche, dont la conclusion est appuyée par les juges Choquette et Casey:

"Le chauffeur Poirier était-il, au moment de l'accident, dans l'exécution de ses fonctions? Le défendeur prend pour acquis que, d'après la preuve, il n'y a eu que prêt du camion à Girard, afin de permettre à ce dernier de se rendre chez lui après ses heures de travail, et que même en supposant que Girard avait instructions de son patron de remiser le camion chez lui pour l'enlever de la circulation, Samson ne peut être tenu responsable de la faute de Poirier, l'accident étant survenu, non pas entre le magasin de Samson et la résidence de Girard, mais entre la résidence de Girard et celle de Poirier, alors que c'est Girard, et non Samson, qui aurait donné la permission à Poirier de se servir du camion sur ce parcours.

Il ne faut pas oublier qu'il faut examiner dans son ensemble la preuve faite sur ce point, et c'est dans leur contexte qu'il faut analyser les mots "prêt" et "permission", employés par le défendeur Samson, et le mot "permission", dont se servent les témoins Poirier et Girard.

De la preuve, retenons d'abord ce premier fait: le camion, après six heures, n'était ni remisé, ni stationné chez le défendeur Samson; il était stationné chez un employé de ce dernier. Et, c'est Samson lui-même qui nous en informe:

Q. Maintenant, lorsque, le soir, Girard ne prenait pas le camion, vous aviez un endroit pour le stationner? R. Oui.

J'ai un technicien qui demeure près du magasin. C'est lui qui en prenait la charge. Lui n'avait pas besoin de voiture pour voyager. Il prenait charge du camion à sa porte.

Mais le camion ne s'y rendait pas seul devant cette porte. Il fallait quelqu'un pour l'y conduire, et ce quelqu'un, c'était, au regard de la preuve, ou le technicien ou, plus vraisemblablement encore, Girard ou Poirier, qui tous deux se servaient du camion pour leur travail durant le jour, et qui, tous deux, étaient autorisés par leur patron à le conduire. Or, il n'y a pas de doute que conduisant ainsi le camion du magasin à la porte du technicien, l'un ou l'autre des trois employés agissait, durant ce trajet, comme préposé de Samson, en exécutait les instructions expresses ou implicites et se trouvait par conséquent dans l'exécution de ses fonctions.

115

Mais peut-on dire dans ces circonstances que, conduisant le camion pour le stationner "en face de chez lui", au lieu d'aller le stationner "à la porte" du technicien, Poirier cessait, pour autant, d'agir pour son patron et dans l'intérêt de celui-ci, et d'être, par conséquent, un préposé dans l'exécution de ses fonctions ? Je ne puis m'en convaincre.

Reprenons la comparaison du premier juge:

Il n'y a aucun doute que si Poirier avait eu son accident en allant conduire le camion de son patron au garage de ce dernier, après sa journée terminée, il aurait engagé la responsabilité de ce patron, comme étant dans l'exécution de ses fonctions. Or, ici, le défendeur Samson avait choisi de remettre son camion au domicile de son employé, accommodant ainsi ce dernier en même temps qu'il s'accommodait. Comme l'accident s'est produit sur le parcours entre l'établissement du défendeur et l'endroit où devait être remis ou stationné le camion, il s'ensuit que Poirier était encore dans l'exercice de ses fonctions au moment de l'accident, et que son patron devenait responsable du dommage qu'il causait dans ces circonstances.

Que dans ce geste, Samson ait voulu rendre service à ses employés; que cet arrangement ait eu pour effet, ou même pour but, d'accommoder Girard et Poirier, cela ne change en rien les relations juridiques de commettant à préposé existant entre Samson et Poirier, puisque de cette manière ce dernier ne cessait pas, je le répète, d'agir pour et dans l'intérêt de son patron."

116

En somme, le patron est responsable de l'accident

- a) parce que Poirier a commis une faute de conduite;
- b) parce que l'employé Poirier était dans l'exercice de ses fonctions au moment de l'accident;
- c) parce que l'employeur est responsable de la faute de son préposé en vertu de l'article 1054 du Code civil, dont voici un extrait:

"Les maîtres et les commettants sont responsables du dommage causé par leurs domestiques et ouvriers dans l'exécution des fonctions auxquelles ces derniers sont employés".

IV — L'article 1629 du Code civil s'applique-t-il dans le cas de l'occupant d'une chambre d'hôtel ?

L'article 1629 du Code civil se lit ainsi:

"Lorsqu'il arrive un incendie dans les lieux loués, il y a présomption légale en faveur du locateur, qu'il a été causé par la faute du locataire ou des personnes dont il est responsable; et à moins qu'il ne prouve le contraire, il répond envers le propriétaire de la perte soufferte."

S'applique-t-il à l'occupant d'une chambre d'hôtel ? Non, dit le juge J.-A. Jolicœur, dans la cause de Boileau v. Ross. (C.S. No 23,756. Chicoutimi, 5 avril 1961.)

Voici la conclusion du juge:

« Considérant que le demandeur ne peut opposer au défendeur la présomption de faute édictée à l'art. 1629 C.C., car cet article s'applique au locataire d'une maison, meublée ou non, ou d'un logement dans une maison, meublé ou non, mais il ne peut s'appliquer à une personne qui retient une chambre dans un hôtel; d'ailleurs, le locateur a un privilège sur les meubles meublants saisissables du locataire, mais non sur les meubles meublants insaisissables, en vertu de la loi; l'aubergiste, lui, a un droit de rétention sur tous les bagages de son pensionnaire, conformément à l'art. 1816a C.C. De plus, la responsabilité de l'aubergiste est celle d'un dépositaire, conformément à l'art. 1814 C.C., et les obligations d'un pensionnaire sont celles d'un déposant. Conséquemment, il n'y a pas lieu d'appliquer les prescriptions de l'art. 1629 C.C., en faveur du locateur d'un logement à l'encontre de son locataire comme présomption de faute juris tantum au cas d'incendie dans les lieux loués;

117

Considérant qu'il ne reste au tribunal qu'à examiner si le demandeur a prouvé que le défendeur a commis une faute, quant à l'incendie qui s'est déclaré dans sa chambre [Étude de la preuve];

Considérant que le demandeur a été incapable de prouver une faute ou une négligence du défendeur;

Considérant aussi que l'hôtel du demandeur est un édifice public, régi quant au danger d'incendie par la Loi concernant la sécurité dans les édifices publics¹ et que les relations de locateur et de locataire ne peuvent exister quant à un édifice public;

Considérant que le demandeur n'a pas prouvé les allégations de son action;

Action rejetée. »

On peut retenir de ce jugement:

a) que la présomption de faute n'existe pas dans ce cas particulier;

b) que la faute doit être prouvée par le réclamant: chose qu'il n'a pu faire dans le cas présent.

V — Dommages causés par le refoulement des égouts.

118 La municipalité est-elle toujours responsable des dommages causés par l'insuffisance des égouts à absorber les eaux de pluie? La question est intéressante parce qu'elle se pose périodiquement. Le juge Jean de la Cour Supérieure vient de trancher un cas dans la cause de Malibu Fabrics of Canada Limited contre la cité de Montréal.¹ En bref, voici les faits:

1° — Le 6 juillet 1958, il y a un violent orage dans le quartier où se trouve l'établissement du demandeur. L'égout collecteur déborde et des dommages de l'ordre de \$19,969.00 sont causés aux marchandises. Le demandeur invoque la faute de la ville qui n'avait pas un égout suffisant à cet endroit.

2° — La ville, de son côté, fait valoir que l'égout avait été suffisant jusque là et que "la quantité de pluie tombée pendant l'orage du 6 juillet 1958 est la plus considérable qui ait été enregistrée depuis 1875 au cours d'un seul orage." Des experts ayant établi le fait, le juge conclut:

a) "L'égout en question, bien que construit depuis près de cent ans, alors qu'il n'y avait pas d'observatoire météorologique et que les règles de la technique n'étaient pas aussi précises que maintenant, n'en rencontre pas moins les conditions que l'on exigerait aujourd'hui, s'il était à refaire; son rendement depuis quatre-vingt-dix ans l'a suffisamment démontré.

"Dans le cas qui nous préoccupe, il est admis que l'égout de la rue Williams s'est avéré insuffisant le 6 juillet 1958, non pas à cause d'erreur de précision ou de calcul lors de sa construction, ni à cause d'une négligence quelconque de la

¹ Cour Supérieure, No 455,316. Montréal, 30 juin 1960.

part de la défenderesse dans sa construction ou son entretien, mais à cause de la durée d'un orage et d'une quantité de pluie qui ne s'étaient jamais vues depuis l'existence des observatoires météorologiques remontant à 1875."

b) "Considérant qu'il est amplement prouvé ici que la défenderesse a apporté dans la construction et l'entretien de son égout, non seulement tous les soins d'un bon père de famille, mais qu'elle a observé les règles de l'art et les données scientifiques admises encore aujourd'hui;

119

"Considérant qu'il s'agit dans les circonstances d'un cas où la clause d'exonération de l'art. 1054 C.C. s'applique et que la défense de la défenderesse est bien fondée;

Action rejetée."

En somme, il ne suffit pas d'établir qu'un dommage a été causé, mais que la faute revient au tiers qui n'a pas fait le nécessaire pour essayer de l'éviter. Dans le cas présent, le juge a décidé que la municipalité avait pris les précautions ordinaires et qu'elle avait observé "les règles de l'art et les données scientifiques admises encore aujourd'hui": chose qui suffit à l'exonérer de tout blâme dans l'esprit du tribunal, mais qu'une cour supérieure n'admettrait peut-être pas, quoiqu'il y ait déjà eu à ce sujet un jugement du Conseil privé fort intéressant parce qu'il délimite la responsabilité possible de la municipalité. Il est tiré de la cause *Watt and Scott v. City of Montréal*. En voici un extrait:

"The only addition to the views expressed in the Vandry case, which was not necessary there but is necessary here, is that, in their Lordships' view, unable to prevent the damage complained of means unable by reasonable means. It does not denote an absolute inhability. If, therefore, the storm in question could be described as a cas fortuit or force majeure, and if the appellants had shown that they had constructed

the sewer of a size sufficient to meet all reasonable expectations there would, in their Lordships' view, have been a case where the exculpatory paragraph would have applied."

VI — Le droit de propriété de l'agent.

120 L'agent qui signe une entente avec un assureur à l'effet qu'il garde le droit à ses renouvellements peut-il empêcher l'assureur d'utiliser ses agents une fois que le contrat est résilié? Voilà ce qui ressort de la cause en appel de The Economical Mutual Fire Insurance Company (*Defendant*) appelant contre Cherry and Sons Limited (*Plaintiff*).¹ Tout est dans la convention et dans les faits. Voici d'abord la clause 9 du contrat — clause qui n'est pas très claire:

"9. In the event of termination of this agreement, the agent not being in default and thereafter promptly accounting for and paying over balances not in default for which he is liable, the agent's records, use and control of expiration shall be deemed the property of the agent and left in his undisputed possession; otherwise the records, use and control of expirations shall be vested in the company."

L'entente n'est pas très précise. Voici ce qu'en a tiré le juge de première instance:

"For the defendant, it is argued that the term "expirations" simply has reference to the records of the agency including copies of policies issued, records of date of policy issued, names, expiration dates, amount of insurance, premiums, property covered and terms of insurance, and the case for defendant is that it in no way interfered with the control and ownership of plaintiff in the said expirations of which it made no use and which were permitted to remain in the hands of plaintiff. It was argued that defendant, so long as it made no use of plaintiff's said records, committed

¹ Cour d'appel, no 5140. C.S. 239836, Montréal, mars 1961.

no violation of clause 9 of the contract and was quite free to deal with either plaintiff's former sub-agents or with plaintiff's former clients.

"On the other hand, it is plaintiff's contention that the said clause existed for the protection of the goodwill built up by it during the existence of the agency and that its effects was to prevent defendant from doing anything, either directly or indirectly, which might interfere with plaintiff's absolute control over the insurance connections established by plaintiff during the years the contract was in force."

121

Et il conclut:

"The records, documents and data comprising plaintiff's "expirations" were in themselves without value. It is only when they are considered in relation to the insurance business which they represent and which was built up by and was the property of plaintiff, that they become things of value. What clause 9 of the contract was intended to protect and did protect was plaintiff's ownership of the insurance business built up by it, i.e. the goodwill of the said business; and any action on the part of defendant which encroached upon said goodwill either directly or indirectly, constituted an interference with plaintiff's absolute ownership and control of its "expirations".

La Cour d'appel donne raison au juge de première instance et le juge Owen, qui résume les faits, s'exprime ainsi: "I agree fully with the reasoning of the trial judge and his conclusion that the actions of the defendant violated the terms of clause 9 of its contract with plaintiff.



Sans s'en tenir aux faits de la cause qui précède, on peut indiquer quelques directives qui découlent de la pratique:

1° Si une entente le prévoit, les documents eux-mêmes appartiennent à l'assureur, qui peut les demander au moment

de la résiliation de l'entente, quitte pour l'agent à en faire les copies qu'il jugera à propos s'il s'agit d'une agence où il est seul à garder les doubles des polices. L'assureur a également droit de se faire remettre les tarifs et les textes qu'il a fournis à son agent.

122

2° Cela, cependant, ne lui donne pas la prérogative de se mettre en communication avec les sous-agents, que l'agent a réunis autour de lui grâce à son travail réparti souvent sur plusieurs années; à moins de circonstances tout à fait particulières ou à moins d'une convention faite avec l'agent. L'intention, c'est que ce dernier a droit au fruit de son travail. On le lui enlève quand on fournit à des concurrents les renseignements que les doubles de polices contiennent, puisque ceux-ci ne doivent être considérés par l'assureur que comme des documents d'archive.

VII — L'assurance-automobile cesse-t-elle avec la mort de l'assuré ?

La question est grave. En effet, les exécuteurs de l'assuré ou la personne qui conduit l'automobile avec l'assentiment de ceux-ci, au moment de l'accident, sont-ils garantis par le contrat émis au nom de l'assuré décédé ou ne le sont-ils pas sous le prétexte que l'assuré étant mort, la convention cesse d'exister. C'est l'attitude que prenait la Global General Insurance Company, en succédant à la Regal Insurance Company Limited, à l'occasion d'un accident d'automobile survenu après la mort de l'assurée, Madame Rheta Campbell. La voiture garantie était alors conduite par un tiers du nom de Layng avec l'autorisation de la fille de l'assurée, Margaret Jean Campbell qui était son exécutrice.

Voici la lettre qu'adressa l'avocat de l'assureur aux deux parties intéressées Layng et Margaret Jean Campbell personnellement et à titre d'exécutrice:

“We have advised the Insurance Company that under the existing circumstances the policy contract in question afforded no coverage to either Miss Jean Campbell or Ivan Layng, nor to the executrix of the will of Rheta Campbell deceased, in respect of loss or damage arising from the ownership, use or operation of the automobile described in the policy, on April 20, 1958 (the date of the accident in question), the insured person Rheta Campbell having died January 10, 1958.

123

Under the circumstances the Company is denying coverage and/or liability under the policy and the Company has no intention of defending any actions which may be commenced against any or all of the said parties for damages allegedly resulting from the said accident although the Company will be obliged to receive notice of any such actions so that it may apply under the provisions of Section 214(9) of the Insurance Act to be added as a Third Party thereto.”

L'arrêt qui porte sur divers aspects du sujet est précisé dans les notes du juge Cartwright de la Cour Suprême du Canada.¹ Nous en extrayons le passage suivant qui tranche la question définitivement, croyons-nous:

“However, I wish to rest my judgment on this point also on the view that the learned trial judge was right in his conclusion that in the circumstances of this case the fact that at the time of the accident the insured automobile was owned by Margaret Jean Campbell in her capacity of executrix was sufficiently established by proof of the judgment of Stewart J., the record in the action of Finlay et al v. Layng and Campbell and the reasons of Stewart J. and that it was unnecessary for counsel for the plaintiffs to call the further evidence which, as a matter of precaution, they did call.

¹ 12 juin 1961.

124 *So long as the judgment of Stewart J. stood (and it was proved that no appeal was taken from it and that the time for appealing had expired) it, read in the light of the pleadings, furnished the best evidence of the nature of the claim asserted against Margaret Jean Campbell in her capacity as executrix for which the judgment had been recovered; and the question whether or not that claim, which had become merged in the judgment, was covered became simply a question of the construction of the terms of the policy. I have already expressed my agreement with the view of the Court of Appeal that on the true construction of the policy the claim was covered."*

L'arrêt est intéressant parce qu'il détermine, une fois pour toutes, croyons-nous, que la police continue d'assurer les exécuteurs et toute personne qui conduit la voiture assurée avec leur permission. C'est le sens du contrat, semble-t-il, qui dans la province de Québec se lit ainsi:

« L'Assureur convient d'indemniser l'Assuré, sa succession ou ses administrateurs, et, de la même manière et dans la même mesure que si elle était nommément désignée dans les présentes comme l'Assuré, toute autre personne qui, avec le consentement de l'Assuré ou celui d'un membre adulte (autre qu'un chauffeur ou un domestique) de sa maison, conduit personnellement l'automobile, de toute obligation que la loi impose à l'Assuré ou à quelque autre personne susdite en raison de la perte ou du dommage découlant de la propriété, de l'usage ou de la conduite de l'automobile dans les limites territoriales du Canada ou de la partie continentale des États-Unis d'Amérique (y compris l'Alaska), ou sur un navire faisant le service entre les ports de ces pays, et résultant de: blessures corporelles (y compris la mort) ou dommages aux biens. »

Chronique de documentation

par

J. H.

Commercial Credit Insurance as a Management Tool, par Clyde William Phelps. *Studies in Commercial Financing*. Educational Division, Commercial Credit Company, Baltimore, 1961.

125

American Credit Indemnity of New York fait partie du groupe de Commercial Credit Company, l'un des plus puissants aux États-Unis. Elle se spécialise dans l'assurance des crédits, peu connue au Canada sauf dans les grandes entreprises. Et, cependant, cette assurance pourrait convenir à un grand nombre de sociétés d'importance moyenne dont elle garantirait la résistance aux pertes substantielles que peut entraîner le non-paiement d'une partie de ses comptes en période difficile.

Monsieur Phelps étudie l'assurance-crédits en huit chapitres dans une brochure d'une centaine de pages. C'est un travail à signaler à ceux qu'intéresse cette garantie aussi peu connue que peu utilisée dans notre pays.

Canada and The United States, Neighbours in Democracy.

Extrait du rapport annuel de Distillers Corporation - Seagrams Limited, Montréal.

Chaque année, cette entreprise consacre une faible partie de ses immenses ressources à la publication d'une brochure ou d'un livre consacré à un sujet particulier. C'est ainsi que nous avons eu une année — oh ! il y a déjà quelque temps — une histoire du Canada où le professeur Leacock était parvenu

126 à traiter du sujet en ignorant presque complètement le rôle joué par un élément important de la population. Cette fois, il s'agit d'une brochure d'une quarantaine de pages, où l'on nous présente une étude comparée des institutions démographiques aux États-Unis et au Canada. Même si on ne partage pas toutes les opinions du puissant groupe financier qu'est Distillers - Seagrams, il est intéressant de consulter ces publications auxquelles il contribue périodiquement en utilisant une bien faible partie de ses disponibilités, chaque année, à une œuvre de l'esprit.

Les hommes meurent, les fondations demeurent, par Me Jean-Guy Cardinal, dans la Revue du Notariat d'avril 1961.

Quels sont les divers types de fondations, quels sont leurs avantages respectifs et à quelles conditions sont-elles créées, voilà ce que présente le notaire Cardinal dans le numéro d'avril 1961 de la Revue du Notariat, de façon fort intéressante. Nous référons à cet article le lecteur qui voudrait se documenter sur le sujet.

Casualty Insurance Handbook. Insurance Information Institute, 60 John Street, New York.

Voilà une petite brochure de cinquante-cinq pages qui apporte des renseignements intéressants sur l'assurance contre les accidents aux États-Unis. Dans le mot "*Casualty*", on fait entrer bien des choses — de l'assurance-automobile à l'assurance-vol, responsabilité civile, cautionnement, crédit, chaudières, bris de glaces, etc. Dans cette brochure, le lecteur trouvera des détails sur des types d'assurance aussi variés que répandus dans notre pays comme chez nos voisins. Les données ont trait aux États-Unis, mais il y a de tels liens entre la pratique dans les deux pays que les renseignements sur l'un s'appliquent à l'autre dans l'ensemble.

Spread Loss Vs Prorata Reinsurance, par Norman E. Roop, dans *The Annals*, Winter 1960.

Quelles sont les caractéristiques de la réassurance au pro rata et de certaines formes de réassurance d'excédent. Voilà ce que présente monsieur Roop dans cette étude parue dans *The Annals*. Il qualifie celles-ci de *Spread Loss*.

Umbrella Policies, dans *The Annals*. Winter 1960.

127

On trouve dans ce numéro le texte de deux contrats dits "Umbrella policies", l'un de Lloyd's et l'autre de l'Insurance Company of North America. L'expression est pittoresque. Elle indique une garantie de responsabilité civile destinée à compléter la police ordinaire en en comblant les vides. Il ne s'agit pas encore d'une garantie tous risques, mais c'est actuellement ce qui s'en rapproche le plus.

L'esclavage au Canada français, par Marcel Trudel. Les Presses Universitaires Laval, Québec.

Le sujet est intéressant. L'esclavage a existé au Canada, comme dans le reste du monde jusqu'au début du XIXe siècle. Il avait une existence légale, bien que les statuts parlementaires ne contiennent aucune loi sur la condition des esclaves. L'esclavage a disparu petit à petit dans la colonie. À tel point que, lorsque l'Angleterre l'abolit en 1833, il n'y avait plus "d'esclaves sauvages dans le Bas-Canada; il s'y trouvait peut-être quelques noirs pour enfin profiter de la loi libératrice, mais nous serions embarrassés d'avoir à en nommer", note l'auteur.

Le livre est substantiel puisqu'il contient au-delà de quatre cents pages. Il est intéressant, mais pourquoi son auteur s'applique-t-il à donner autant de détails inutiles pour appuyer sa thèse? Quel intérêt cela présente-t-il de faire de longues énumérations d'esclaves, de propriétaires? Ne pour-

rait-on pas soit reporter tous ces détails secondaires en annexe ou en renvoi, soit les supprimer et ne laisser que l'essentiel. Cela diminuerait beaucoup l'ouvrage, mais cela aurait pour avantage de le rendre plus vivant, sinon lisible.

Proceedings of the Third Annual Insurance Conference. The University of Arizona, 1961.

128

On trouve dans cette brochure de soixante pages les études qui ont été présentées au troisième congrès annuel des assurances tenu à l'Université de l'Arizona en février 1960 sous le titre "The Arizona Insurance Day". Les sujets sont variés puisqu'ils vont de l'assurance-vie au Mexique jusqu'au contrôle exercé par l'autorité fédérale sur les assurances aux Etats-Unis. Pour qu'on en juge, voici la table des matières: *Mexican Life Insurance, Business Problems, The Medium-Sized Estate, General Insurance in Mexico, Marketing Trends: Views of a Company President, Marketing Trends: Views of an Educator, Federal Investigation of Insurance, Some Ideas on Highway Safety.*

Preparing The Annual Report. AMA Research Study 46. American Management Association, 1515 Broadway, New York.

Ce que contient le rapport financier fait par la société à ses actionnaires et comment il doit être préparé, voilà l'étude faite par l'AMA. sous la direction de Elizabeth R. Floyd. Le rapport financier est le lien principal qui relie la compagnie à ses actionnaires, à ses employés et au public en général, note le directeur du service dit "*Information and Surveys*". Il doit par conséquent être fait avec le plus grand soin. Ce sont les règles à suivre que l'on indique dans cette brochure de cent onze pages que présente la grande association américaine.

Insurance and Government. University of Wisconsin, School of Commerce, Bureau of Business Research and Service, Madison, Wisconsin, 1960.

La situation aux Etats-Unis est assez peu claire dans le contrôle des assurances. C'est dans l'intention d'apporter quelques aperçus d'ensemble et quelques précisions que se sont réunis, à la demande du doyen de la School of Commerce of the University of Wisconsin, un certain nombre de spécialistes qui ont présenté leur avis sur l'avenir du contrôle. Parmi eux se trouvent des représentants de l'assurance, des gouvernements et de l'enseignement. Ils ont fait valoir leur point de vue en cinq brochures intitulées: *"Insurance and Government, The Economics and principles of insurance supervision, Health Insurance and social policy, Rate regulation revisited, Concentration or deconcentration in the life insurance business and liquidation of Insurance Company"*. La méthode de travail est simple: on confie le soin d'exposer un point de vue à un, deux ou trois conférenciers, chargés de présenter l'aspect général du sujet et les exposés sont suivis d'une critique ou d'une discussion faite par deux ou trois personnes.

129

L'initiative est intéressante. Elle indique une fois de plus ce qui se fait actuellement dans le domaine des assurances aux Etats-Unis pour étudier la situation et pour trouver des solutions nouvelles à des problèmes courants.

The Annals, February 1959, Vol. II, no. 1.

Ce numéro contient certaines études à signaler comme *"problem of the loss and loss experience in third party claims"*: problème de grande actualité car si le quantum est souvent élevé, les frais de règlement le sont toujours. Signalons également *"practical aspects of contractual liability"* et *"insurance problems in leases"* — question qui soulève de nombreux

points d'interrogation dans notre métier. Et pour finir "*The theory of proof*" par monsieur Donald R. Childress, qui indique combien d'aspects différents peut prendre le faux témoignage.

Chartered Life Underwriter Examinations: Questions and answers. American College of Life Underwriters. Philadelphia.

130

On trouve dans cette brochure de cent cinquante-deux pages les questions posées en juin 1958 dans cent soixante universités américaines aux États-Unis et dans quatre pays étrangers par l'American College of Life Underwriters. Cinq mille trois cent quatre-vingt-dix-huit candidats ont pris part aux examens. Ce qui fait l'intérêt de la brochure, c'est qu'à côté des questions, on a les réponses et ainsi on peut juger de la valeur de l'examen.

Le programme se divise en cinq parties:

- a) fundamentals of life insurance and annuities;
- b) business of life insurance, accident and sickness insurance, group insurance and pensions;
- c) law, trust ad taxation;
- d) economics and finance;
- e) the practice of life underwriting-comprehensive.

Compulsory Auto Insurance — The Facts and the Fallacies, par G. S. Cummings. B. C. Counsel of All Canada Insurance Federation. Dans "Canadian Underwriters" du 5 juin 1961.

La province de Québec vient d'adopter une loi de solvabilité financière. A cette occasion, certains ont suggéré qu'on ait plutôt l'assurance automobile obligatoire qui existe ailleurs. Le numéro du 5 juin de *Canadian Underwriter* contient une étude des deux modes de procéder. On la lira avec

intérêt, croyons-nous, parce qu'elle présente les deux aspects du sujet: les avantages et les inconvénients, même si l'on se rappelle que la All Canada Insurance Federation est favorable à l'un plutôt qu'à l'autre mode de procéder. L'assurance obligatoire paraît être la modalité la plus logique. Elle a des défauts assez sérieux dans un pays où l'autorité est divisée entre les états et les provinces. C'est cela que monsieur Cummings s'efforce de démontrer.

Company Organization of Insurance Management. A.M.A.
Research Study 49.

Comment les affaires d'assurance sont-elles dirigées aux Etats-Unis ? Par le trésorier de l'entreprise, par un de ces multiples vice-présidents qui foisonnent chez nos voisins, par un gérant du service des Assurances ? La brochure de quatre-vingts pages, qui s'intitule *Company Organization of Insurance Management*, l'étudie avec des tableaux et des textes multiples. Voici un premier tableau à titre d'exemple, qui indique le fonctionnaire de qui relève les assurances.

TABLE 9. *Title of Executive Having Final Authority over Insurance Matters*

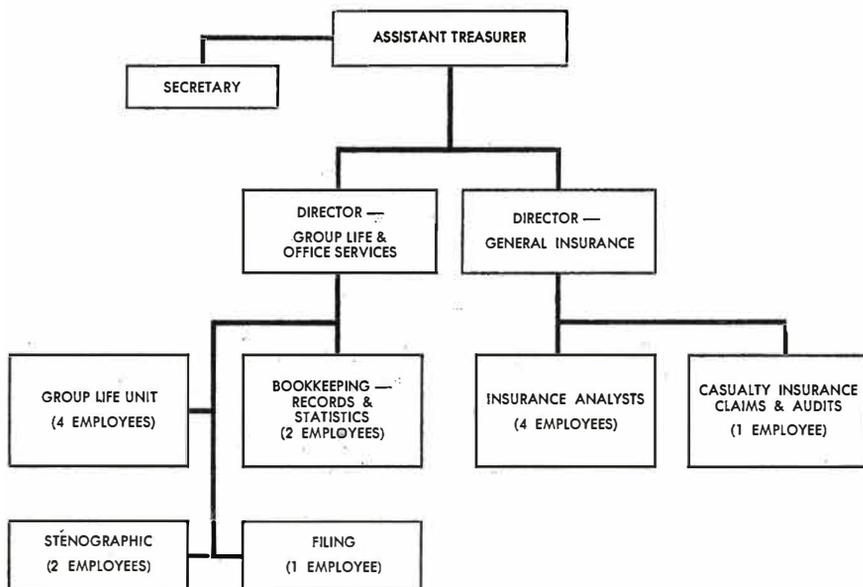
| | No of Companies | Per Cent |
|---------------------------------|--------------------|-------------|
| <i>Total</i> | 221 | 98* |
| Treasurer | 50 | 23 |
| President | 47 | 21 |
| Vice president | 21 | 10 |
| Vice president-finance | 14 | 6 |
| Secretary-treasurer | 9 | 4 |
| Controller | 7 | 3 |
| Secretary | 7 | 3 |
| Vice president-treasurer | 7 | 3 |
| Chairman of the board | 5 | 2 |
| Treasurer & controller | 3 | 1 |
| Executive committee | 3 | 1 |

A S S U R A N C E S

| | | |
|------------------------------------|----|----|
| Insurance committee | 3 | 1 |
| Vice president & controller | 3 | 1 |
| Insurance man | 2 | 1 |
| Management committee | 2 | 1 |
| Assistant secretary | 1 | — |
| Other | 8 | 4 |
| Two or more of the above | 27 | 12 |
| No answer | 2 | 1 |

132 En voici un autre qui montre la division des responsabilités entre les chefs de service.

CHART B. The Insurance Department Under the Direction of an Assistant Treasurer whose entire duty is Insurance Management
(An oil company with 60,000 employees).



* Because of rounding, per cents do not total 100.

Siège Social
465 rue St-Jean
Montréal

Succursale
344 Bloor Street West
Toronto



LA PAIX

Compagnie d'Assurances Générales du Canada

COMPAGNIE CANADIENNE À CHARTE FÉDÉRALE

Garantit à ses Agents
un service dynamique et efficace

Fondé sur
la qualité de son Administration,
la compétence de ses techniciens
et
la solidité de sa situation financière.

Assurez-vous en toute confiance à "LA PAIX"

ACTIF - \$2,000,000

PRÉSIDENT
Maurice Chartré, C.A.

DIRECTEUR GÉNÉRAL
Charles Albinet

VICE-PRÉSIDENT EXÉCUTIF
Paul E. Tremblay

LA PRÉVOYANCE

COMPAGNIE D'ASSURANCES

SIÈGE SOCIAL — MONTRÉAL

ÉTIENNE CREVIER, L.S.C., LL.D., F.I.I.C.,

Président

PAUL COURTOIS,

Gérant général



UN SERVICE D'ASSURANCE COMPLET

VIE - INCENDIE - AUTOMOBILE - VOL
RESPONSABILITÉ CIVILE ET PATRONALE
GARANTIE - BIENS MOBILIERS ET IMMOBILIERS
TRANSPORT TERRESTRE - GLACES
RISQUES MULTIPLES



Succursales à

MONTRÉAL - ST-LAMBERT - QUÉBEC - TROIS-RIVIÈRES - RIMOUSKI
HULL - TORONTO - VANCOUVER

La compagnie est autorisée à faire des affaires dans les provinces
de Nouveau-Brunswick, Québec, Ontario, Manitoba, Saskat-
chewan, Alberta et Colombie britannique.



Assurez-vous Compétence et . . . Promotions

L'ÉCOLE DES HAUTES ÉTUDES COMMERCIALES

(affiliée à l'Université de Montréal)

par son COURS DE PRÉPARATION AUX AFFAIRES, le soir, permet à ceux qui travaillent d'acquérir, en 3 ou 5 années d'études, un diplôme reconnu.

Attention : courtiers et agents d'assurances, employés des sociétés d'assurances, nos cours du soir en économie politique, en droit civil et commercial, en anglais, vous seront d'une très grande utilité.

TOUS RENSEIGNEMENTS SUR DEMANDE
AU SECRÉTAIRE GÉNÉRAL

535, Avenue Viger,

Montréal (24)

SOCIÉTÉ NATIONALE D'ASSURANCES

41 rue St-Jacques ouest
Montréal—1
VI. 5-3291

PRÉSIDENT:
ALFRED TOURIGNY, C.R.

SURINTENDANT:
ADRIEN DEMERS

AFFILIÉE À LA C.U.A.

- Incendie
- Responsabilité publique
- Responsabilité patronale
- Vol résidentiel
- Vol commercial
- Automobile
- Assurances combinées
- Assurances "Tous risques" diverses
- Cautionnement

**Confiez au représentant
de l'Alliance
vos problèmes d'épargne
et de sécurité**

***Il vous
rendra
de
précieux
services***

ANALYSE DE VOS BESOINS

PROGRAMME DE SÉCURITÉ
PERSONNELLE ET FAMILIALE

APPLICATION DE L'ASSURANCE
AU DOMAINE DES AFFAIRES

NOUVEAUX PLANS DE PENSION

ASSURANCE COLLECTIVE

Alliance
COMPAGNIE MUTUELLE d'assurance-vie

SIÈGE SOCIAL — ÉDIFICE DE L'ALLIANCE, RUE SHERBROOKE OUEST, MONTRÉAL

CANADIAN HOME
ASSURANCE COMPANY
ADRIATIC INSURANCE
COMPANY

Siège social
1075, Côte du Beaver Hall
Montréal, 1

Succursale dans l'Ontario
44 Victoria Street
Toronto 1

Succursale en Colombie britannique
510 West Hastings Street
Vancouver 2

Agents généraux
à

HALIFAX - WINNIPEG - SASKATOON - CALGARY

STONE & COX

TABLES D'ASSURANCES SUR LA VIE

□

Comprenant les tarifs, les valeurs de rachat, les dividendes, les historiques de dividendes, les relevés financiers et un résumé des conditions des polices de toutes les compagnies d'assurances sur la vie travaillant au Canada.

□

COMPILÉ DE SOURCES OFFICIELLES

PRIX : \$4.50

Commandez par l'intermédiaire de votre compagnie ou de
STONE & COX LTD., 539 King Ouest, Toronto, Canada

L'UNION CANADIENNE COMPAGNIE D'ASSURANCES

Compagnie strictement canadienne en mesure de bien vous servir

VIE ET RENTES DE TOUTES ESPÈCES - INCENDIE - AUTOMOBILE
VOL - FIDÉLITÉ - GARANTIE - GLACES - RESPONSABILITÉ
GÉNÉRALE - TRANSPORT TERRESTRE - ASSURANCES
MULTI-RISQUES - POLICES COMBINÉES

Siège Social : **Québec**

JOHN MURDOCK, Président

MARCEL HAINAULT, Gérant Général

ASSURANCES GÉNÉRALES

100 PLACE D'YOUVILLE
QUÉBEC

ASSURANCE SUR LA VIE

580 EST, GRANDE-ALLÉE
QUÉBEC

Succursale : **132 Ouest, rue St-Jacques - Montréal**

Gérard Parizeau, Ltée

Courtiers de Réassurance

410, RUE ST-NICOLAS

Suite 102

MONTREAL

AGENTS D'ASSURANCE

Prenez avantage de nos services
d'assurance

AUTOMOBILE - INCENDIE et RISQUES DIVERS

LA COMPAGNIE D'ASSURANCE DU CANADA
contre l'Incendie

LA NATIONALE, Compagnie d'Assurances
Incendie et Risques Divers

J. A. BLONDEAU LIMITÉE
Gérants

637 ouest, rue Craig, suite 800,
Montréal.

Tél. UN. 1-5501

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

FEDERATION

INSURANCE COMPANY
OF CANADA

SIÈGE SOCIAL : 275 OUEST, RUE ST-JACQUES
MONTRÉAL

SOLIDE

Fondée en 1869

PROGRESSIVE

Capital payé: \$4,000,000,00

NEW HAMPSHIRE FIRE INSURANCE CO.

Département canadien:

276 OUEST, RUE ST-JACQUES,

MONTRÉAL

J. L. PLANTE, Gérant



« Parce que vous avez toujours été
heureux, vous ne pouvez imaginer
que vous cessiez jamais de l'être ».

(FÉNELON)

Vous êtes fort aujourd'hui, vous êtes prospère. Le serez-vous
demain ?

Comme la récolte non remisee, le bien que vous avez amassé
est périssable. Si l'orage éclate, si la tempête s'abat, vos pertes
seront irréparables.

À moins que vous n'ayez pris les moyens d'y parer.

C'était l'idée de ceux qui ont imaginé « L'ASSURANCE ».

COMPAGNIES D'ASSURANCE ROYAL-GLOBE

Succursales à
MONTRÉAL et QUÉBEC

Compagnies faisant partie du
GROUPE ROYAL-GLOBE

et bureaux de service à

STE-AGATHE - CHICOUTIMI

GRANBY - SHERBROOKE

TROIS-RIVIÈRES - VALLEYFIELD

RIMOUSKI

Royal Insurance Company Limited

The Hudson Bay Insurance Company

The Globe Indemnity Company of Canada

The Liverpool & London & Globe Ins. Co. Ltd.



LA SÉCURITÉ

COMPAGNIE D'ASSURANCES GÉNÉRALES DU CANADA

Siège Social — MONTRÉAL

RÉSUMÉ DU BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1960

ACTIF

| | | |
|--|----|-----------------------|
| Espèces | \$ | 128,888.18 |
| <i>Valeurs de placement (valeur au marché approuvée par le Service des Assurances)</i> | | |
| Obligations du Dominion du Canada .. | \$ | 789,350.00 |
| Obligations provinciales | | 200,200.00 |
| Obligations municipales | | 66,250.00 |
| Autres valeurs | | 696,409.00 |
| | | \$1,752,209.00 |
| Dû des agents et autres comptes à recevoir .. | | 662,222.50 |
| Immeuble Siège social | | 360,000.00 |
| Ameublement, Fournitures, Plans, etc. | | 1.00 |
| Autres actifs | | 4,041.69 |
| ACTIF TOTAL | | \$2,907,362.37 |

PASSIF

| | | |
|--|--|-----------------------|
| Réserve pour primes non-acquises | | \$1,021,488.01 |
| Réserve pour sinistres en cours de règlement | | 549,932.52 |
| Dépôts de garantie des Réassureurs | | 223,084.26 |
| Réassurance, taxes courues et autres passifs | | 302,340.12 |
| PASSIF TOTAL | | \$2,096,844.91 |
| <i>Comptes des Actionnaires — Surplus et Capital</i> | | 810,517.46 |
| Capital-Actions: | | |
| Autorisé — 20,000 actions \$100.00 nominal chacune — \$2,000,000. | | |
| Emis — 4,375 actions | | \$2,907,362.37 |

Disponible pour la protection des assurés:

| | | |
|--|--|-----------------------|
| Réserve pour primes non-acquises | | \$1,021,488.01 |
| Capital-Actions | | 437,500.00 |
| Comptes de surplus | | 373,017.46 |
| TOTAL | | \$1,832,005.47 |

A. SAMOISSETTE

Président et directeur général

FERNAND CARON

Surintendant pour la province de Québec