

## Chronique de Terminologie

Monique Dumont and Louis-Paul Béguin

Volume 48, Number 4, 1981

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1104106ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1104106ar>

[See table of contents](#)

### Publisher(s)

HEC Montréal

### ISSN

0004-6027 (print)

2817-3465 (digital)

[Explore this journal](#)

### Cite this document

Dumont, M. & Béguin, L.-P. (1981). Chronique de Terminologie. *Assurances*, 48(4), 379–392. <https://doi.org/10.7202/1104106ar>

# Chronique de Terminologie

## I — Le vocabulaire des rentes viagères

par

MONIQUE DUMONT

La Revue *Assurances* a publié à quelques reprises des vocabulaires d'assurance. Elle a ainsi suggéré à ses lecteurs certains termes propres à leur domaine d'activité. 379

Pour faire suite à la terminologie de rentes de retraite parue dans le numéro d'octobre 1976, nous reproduisons ci-dessous certains autres termes ayant trait aux rentes viagères que suggère l'Office de la langue française. (Source: *Gazette officielle du Québec*, partie I, 9 février 1980, pp. 1693-1694).

Terme français normalisé	Définition	Traduction anglaise
Âge normal de la retraite (N.M.)	Âge fixé pour le départ en retraite	Normal retirement age
Âge obligatoire de la retraite (n.m.)	Âge auquel la rente est automatiquement liquidée et auquel le salarié doit quitter ses fonctions	Automatic retirement age
Agrément d'un régime (n.m.)	Autorisation émanant d'un organisme d'État et portant sur l'existence et le fonctionnement d'un régime	Registration of a plan
Allocation (n.f.)	Somme allouée périodiquement à différents titres de la législation sociale pendant le temps que dure une dépense ou une charge	Allowance

## A S S U R A N C E S

380

Terme français normalisé	Définition	Traduction anglaise
Années décomptées (n.f.pl.)	Ensemble des périodes donnant lieu à inscription de points (ou d'éléments de retraite) pour le calcul de la retraite globale de chaque intéressé	Credited service
Bénéficiaire (n.)	Personne qui, à quelque titre que ce soit (assuré, conjoint, enfant etc.) a droit à une prestation en vertu d'un régime de retraite ou de prévoyance	Beneficiary
Certificat d'agrément (N.M.)	Document attestant que le régime de retraite est agréé par l'État	Certificate of registration
Conditions d'admission (n.f.pl.)	Conditions à remplir pour participer à une assurance-groupe ou à un régime de retraite	Eligibility requirements
Cotisation (n.f.)	Somme versée par un salarié ou son entreprise au titre d'un régime de retraite ou de prévoyance	Contribution
Cotisation d'équilibre (N.F.)	Cotisation minimale annuelle qui doit être versée durant la période prescrite afin de combler un manque de fonds, compte tenu des engagements du régime	Special payment
Cotisation normale (n.f.)	Cotisation de base prévue au contrat	Regular contribution
Cotisation patronale (n.f.)	Quote-part versée à un régime de retraite par un employeur sur une partie des salaires des participants en activité	Employer contribution

## A S S U R A N C E S

Terme français normalisé	Définition	Traduction anglaise
Cotisation salariale (n.f.)	Quote-part versée par un participant d'un régime de retraite, calculée sur une partie de son salaire	Employee contribution
Régime de retraite agréé (n.m.)	Régime de retraite ayant reçu d'un organisme d'État l'autorisation d'existence et de fonctionnement	Registered pension plan
Retraite anticipée (n.f.)	Retraite prise avant la date prévue	Early retirement
Retraite normale (n.f.)	Cessation de services ouvrant plein droit à une rente de retraite immédiatement pour le participant qui remplit les conditions d'âge ou de services prévues par le régime	Normal retirement
Retraite pour invalidité (n.f.)	Cessation de services d'un participant frappé d'invalidité, ouvrant droit à une rente de retraite avant l'âge normal de la retraite	Disability retirement
Services validables (n.m.pl.)	Années de service pouvant entrer en ligne de compte pour l'attribution d'une rente de retraite	Pensionable service
Travailleur indépendant (n.m.)	Personne non-salariée exerçant pour son propre compte une profession industrielle, commerciale ou libérale	Self-employed worker

381



### II — L'assurance maritime en français

*par*

LOUIS-PAUL BÉGUIN<sup>(1)</sup>

*Mr. Louis-Paul Béguin is a senior member of l'Office de la langue française de la province de Québec. After expressing the*

<sup>(1)</sup> De la direction des Communications à l'Office de la langue française.

*wish that the marine insurance policy used in Canada be translated into French for French speaking insureds, he analyzes the meaning of the main marine insurance terms and gives the French equivalents accepted in French speaking countries by local insurers.*



382      Posons d'emblée le problème suivant : les francophones du Canada peuvent-ils espérer que l'assurance maritime soit, un jour, de langue française? En fait, il n'y a pas de raison pour qu'elle ne soit pas pratiquée en français. On a souvent invoqué la suprématie du Royaume-Uni dans ce domaine et le fait que le marché québécois ne représente qu'une petite partie du marché canadien en assurance maritime. Pourtant, il est certain qu'avec un peu d'effort et une collaboration entre traducteurs, courtiers, assureurs et juristes, les armateurs francophones pourraient souscrire des polices en langue française.

L'assurance n'est pas une exclusivité anglaise. On prétend que l'assurance maritime a un langage d'inspiration anglaise. C'est peu connaître l'histoire. En effet, l'assurance maritime a été pratiquée dès l'antiquité. On parlait alors de *prêt à la grosse aventure*. Cela commença comme un pari : si le navire ne revient pas, l'armateur ne rembourse pas le prêt que lui a accordé le *parieur*. S'il revient, ce dernier empoche le prêt augmenté d'un intérêt souvent égal à la moitié de la valeur de la cargaison. Il y eut au Moyen-Âge des *conduits de foire* qui garantissaient la sécurité du commerçant et le remboursement en cas de dommages, contre une somme proportionnelle à la valeur de la cargaison.

La première police d'assurance aurait été rédigée à Gênes en 1347. Au quinzième siècle, ce genre d'assurance se développe en France, à Venise, à Londres. Les célèbres Rôles d'Oléron, le Guidon de la Mer, sortes de codes de l'assurance maritime, ont inspiré à Colbert la rédaction de ses Grandes Ordonnances pour son Code du Commerce. En 1681, l'Ordonnance de la Marine était promulguée en France. Il faut reconnaître que les Anglais du temps n'étaient pas restés inactifs à ce sujet. La Reine Elizabeth fit promulguer un avis en 1601, qui analysait ainsi le Contrat Maritime: «Par le moyen d'icelles polices, la perte ou le naufrage d'un

vaisseau ne cause plus la ruine de personne et la perte pèsera beaucoup moins lourdement sur beaucoup que sur quelques-uns». C'était une façon pratique de concevoir le contrat. Plus tard, le *Marine Insurance Act* de 1906 d'Angleterre s'inspira du Code du Commerce de Napoléon, qui date de 1807.

L'essor de l'assurance s'est produit en Grande-Bretagne avant d'avoir lieu en France. De nos jours, la France possède le quatrième marché de l'assurance maritime et, si nous voulons avoir des contrats rédigés en français, il nous faut, comme pour les autres branches d'assurances, consulter la documentation française technique, les contrats et les clauses diverses et, si c'est nécessaire, le droit maritime.

383

L'assurance maritime fait partie de la catégorie des assurances transports. Le contrat français contient, comme le contrat anglais, de nombreux termes archaïques, puisque le vocabulaire est ancien. Il peut sembler si différent du vocabulaire que connaissent les traducteurs du domaine des assurances, que ceux-ci hésitent à entreprendre le travail de dépouillement et à constituer des fiches d'assurance maritime. D'autre part, une des difficultés, et ce n'est pas la seule, est de pouvoir faire le rapprochement entre les termes anglais et les termes français. La stylistique comparée se révèle, dans ce genre de traduction, plutôt difficile. Elle est néanmoins essentielle.

Un autre point à souligner: il n'est pas possible, au Canada, de s'inspirer directement des polices françaises et de leurs clauses additionnelles pour traduire nos contrats anglais, américains ou canadiens. La forme des polices, l'angle sous lequel les périls, par exemple, sont assurés ou exclus, l'âge assez avancé des formules anglaises par rapport aux nouvelles polices françaises qui ont dû être refaites après la deuxième guerre mondiale, soit en 1967, et qui ont été modifiées à nouveau en 1974; tout cela crée une certaine distance entre les deux documents. Mais les assurances maritimes sont de pratique internationale et tous les pays ont les mêmes garanties à assurer et les mêmes risques à faire prendre en charge. Le commerce international est de plus en plus important, même si les transports terrestres représentent un ensemble de primes plus élevé que celui de l'assurance maritime.

Il faut donc *opérer* par comparaison des terminologies et commencer par étudier la police française, qui est franchement plus claire et plus simple que l'équivalente en langue anglaise, comme le soulignent bien MM. W.A. Dinsdale et E. Pearce, du *Chartered Insurance Institute* dans la deuxième édition de leur ouvrage, *French for Insurance Officials: The French cargo policy is much more comprehensive and explicit than the English Form*. Nous devons ensuite trouver les équivalents anglais aux expressions françaises et indiquer les différences de sens ou d'extension entre les deux.

384

### Notions d'assurance maritime

L'assurance maritime a pour objet de garantir les navires et les cargaisons contre les risques de mer. La définition anglaise est ainsi libellée: *Marine insurance, that form of coverage which is primarily concerned with the protection of goods in transit and the means of transportation. Term applied to risks involving ocean transit*. Le contrat est défini comme étant un document par lequel l'assureur s'engage, moyennant la perception d'un prix appelé prime, à indemniser l'assuré du préjudice qu'il est susceptible de subir au cours d'un voyage maritime. Ajoutons tout de suite la définition des *marine perils* qui se disent fortunes de mer en français traditionnel, et qu'on remplace maintenant par les hasards de la mer. En anglais, les *marine perils* sont spécifiquement définis par la police et par la jurisprudence, alors que par les fortunes de mer en français, on comprend tous les risques susceptibles de survenir au cours de l'expédition maritime.

Toutefois, il faut faire la distinction entre les *perils* qui sont, comme nous le disions précédemment, définis dans la police anglaise, et les *fortunes* ou *hasards* qui ne le sont pas dans la police française. Cela tient au fait que la police tous risques est presque sans limites; tous les risques causant des dommages sur la mer sont couverts, tandis que la police anglaise (formule G) ne couvre que les conséquences des *perils of the sea*, c'est-à-dire les dommages causés par l'action de la mer. La police *all risks* doit, par conséquent, stipuler les faits qui peuvent causer des dommages, mais

qui ne sont pas des périls de la mer. Signalons que l'avenant *Institute Cargo clauses, all risks* rétablit la nature tous risques de la police. Voilà donc une différence qui va intéresser les traducteurs, puisqu'ils devront inclure cette énumération s'ils veulent respecter la forme de la police anglaise. Et je ne vois pas comment ils pourraient faire autrement. Ils devront aussi parler des périls de la mer, plutôt que des hasards ou des fortunes.

### **L'assurance sur corps de navire (hull and machinery)**

385

Le corps est le navire lui-même, mais avec sa coque, son aménagement, ses mâts, ses câbles, donc tout ce qu'on appelle son armement. Ce corps doit être assuré contre les dégâts et les avaries causés par les hasards de la mer. En anglais, il s'agit d'assurer le *hull policy: an ocean or river, marine or aviation insurance contract covering the ship or plane itself*.

Le corps est assuré en valeur agréée, et non en valeur réelle. C'est la même chose en anglais, soit *the agreed value*. Cette valeur est proposée par l'armateur et elle est acceptée par l'assureur. En cas d'avarie partielle, l'assureur rembourse le coût des réparations et, en cas de perte totale, il verse la valeur agréée.

Par avarie particulière ou partielle, on entend le dommage subi, la détérioration, le manquant ou la perte subie par la marchandise ou par le navire. L'assureur peut garantir la valeur du navire par la garantie limitée appelée *perte totale*. Il y a remboursement de la valeur agréée, si le navire est détruit complètement ou est perdu corps et biens (cause: naufrage, incendie, abordage, heurt, échouement). Mais si l'avarie (dommage) est partielle, il ne rembourse rien. Les frais déboursés pour essayer de sauver le navire sont toujours assurés: on les appelle *frais d'assistance et de sauvetage ou avaries frais (Salvage charges)*.

### **L'avarie commune**

Si le capitaine est obligé de sacrifier une partie des marchandises par jet à la mer (*jettison*), ou doit engager des frais quelconques et que cette action de sa part a un résultat utile, l'avarie com-



mune est répartie généralement entre le propriétaire du navire et les propriétaires des marchandises. En anglais, cette expression se dit: *general average*. Exemple: *general average payable without deduction, new for old*. L'expression *new for old* se dit en français: *du vieux au neuf*.

### **F.A.P. absolument ou franc d'avarie particulière**

386 Ne sont couvertes que la responsabilité de l'armateur à la suite d'un heurt ou d'un abordage, la perte totale du navire et la partie responsabilité en avarie commune. La garantie anglaise se nomme *Hulls - F.P.A. absolutely*. Sa définition indique qu'il s'agit bien de la même garantie. Et *free of particular average clause: a part of marine insurance contract excluding particular average from coverage often with the exception of loss incurred under specified circumstances*.

### **L'assurance des facultés**

On entend par *facultés* tout ce que l'assuré a la faculté de charger sur un navire ou tout autre moyen de transport et de faire couvrir par une assurance. Par *cargo*, l'équivalent de *facultés* en anglais, on entend *material or goods carried by ship, truck or airplane*.

Pour assurer l'expédition, on peut prendre une police au voyage, mais si les expéditions sont fréquentes, l'assuré a intérêt à souscrire une police d'abonnement. On appelle ce genre de police *open cargo policy*. L'assuré devra avertir la compagnie à l'aide d'un formulaire appelé *déclaration d'aliment (open cover declaration)*. Cette déclaration couvre toutes les expéditions faites par un armateur ou un chargeur.

La garantie peut être tous risques (*all risks*) ou en F.A.P. sauf (*F.P.A. unless*). Ces garanties sont semblables à celles de l'assurance corps. Notons que l'assureur rembourse tous dommages et pertes matériels, toutes pertes de poids ou de quantités, causés aux objets assurés à l'exception des risques exclus mentionnés dans la police. L'assurance peut prendre effet dès le départ des

marchandises de l'entrepôt. On appelle cette clause *magasin à magasin* ou *warehouse to warehouse*, ou généralement *bout en bout*.

Dans la *F.A.P. sauf* anglaise, l'assureur ne garantit vraiment que les pertes totales de marchandises, sauf si l'avarie partiellement survient après des événements dont la liste est donnée limitativement dans la police, les avaries particulières seulement si elles proviennent d'incendie, de heurt, d'abordage ou d'échouement.

387

### **Terminologie**

Les traducteurs de la police d'assurance maritime devront établir leurs fiches terminologiques avec le plus grand soin : si les garanties se ressemblent en anglais et en français, elles ne sont ni exprimées de la même façon, ni structurées d'après un même plan. Afin qu'ils se familiarisent avec quelques termes bien caractéristiques de l'assurance maritime, voici quelques mots techniques qu'on n'emploie pas dans l'assurance-vie ou dans l'assurance I.A.R.D.

### **Au voyage**

La police au voyage est conclue d'avance pour un seul voyage. Les objets à assurer sont alors déterminés avec précision. L'anglais utilise volontiers le mot *adventure* au lieu de *trip* pour ce genre de clause: *adventure clause*. On se souvient de l'expression citée plus haut: *prêt à la grosse aventure*.

### **Police d'abonnement**

En français, on l'appelle aussi *police flottante* peut-être par influence de l'anglais *floating policy*. La période couverte est déterminée, et tous les envois faits par un même expéditeur sont assurés. Au Canada, on emploie *police d'abonnement* comme

équivalent de *open cargo policy*, police qui, du point de vue technique, diffère d'une *floating policy*.

### **Commissaire d'avaries ou expert maritime**

Personne désignée par l'assureur sur le document d'assurance qui doit effectuer à destination ou en cours de route la constatation des pertes et des avaries.

388

### **Réclamation**

Le mot *réclamation* est utilisé en cas d'avaries. Il faut, en effet, faire constater les avaries par le commissaire d'avaries aux fins d'une expertise amiable ou judiciaire. Dans la police *facultés*, on peut lire: «Les assureurs sont en droit de rejeter la réclamation lorsque les constatations n'ont pas été faites.» Notons aussi que l'expertise est de nature amiable et contradictoire, son but étant de déterminer la cause, la nature et l'importance des dommages et des pertes. Le mot *réclamateur* surprendra (au lieu de réclamant). Exemple: valeur à destination. «Si, toutefois, le réclamateur établit que la valeur réelle des facultés assurées... est inférieure à leur valeur au lieu de destination du voyage assuré.» L'anglais se contente de *claim*, d'*adjuster* et de *surveyor*.

### **Du vieux au neuf: *New for old deduction***

Cette expression se trouve dans la clause d'avarie commune et celle d'avarie particulière: "*General and particular average shall be payable without deduction, new for old (Hull clause)*". Exemple dans la police française corps: «Les réductions pour différence du vieux au neuf s'appliquent également aux réparations du navire...»

### **Délaissement: *Abandonment***

Il s'agit d'un mode de règlement des dommages par lequel, dans les cas exceptionnels stipulés dans la police, l'assuré cède aux

assureurs tous ses droits de propriété sur l'objet en risque ou sur ce qui en reste, contre versement d'une indemnité prévue au contrat pour le cas de perte totale. La police-type française la plus récente stipule que le délaissement ne doit être fait qu'en cas de disparition ou de destruction totale du navire ou lorsqu'il y a innavigabilité résultant d'un des risques prévus au contrat. La police anglaise (*Hulls – F.P.A. absolutely*) stipule ce qui suit: "In the event of total or constructive total loss, no claim to be made by the Underwriters for freight whether notice of abandonment has been given or not". La notion qui prévaut dans cette clause n'est pas la même dans la police anglaise. Mais on peut voir comment on utilise le mot *délaissement* et son équivalent *abandonment*. C'est le même concept. On insiste en anglais sur la destruction totale du navire sans mentionner la disparition. Une autre clause anglaise est plus claire: "No claim for constructive total loss shall be recoverable hereunder unless the goods are reasonably abandoned either on account of their actual loss appearing to be unavoidable or because the cost of recovering, reconditioning and forwarding the goods to the destination to which they are insured would exceed their value on arrival". Il me semble, jusqu'à preuve du contraire, que le texte français se contente de parler de disparition, de destruction totale ou d'innavigabilité. En vertu de la garantie corps ou facultés, il existe des risques qui sont toujours exclus, d'autres qui ne le sont qu'en principe et qui peuvent être couverts par une clause spéciale, moyennant surprime. Les énumérations sont nombreuses dans la police anglaise, soit des exclusions, soit des *perils of the sea*, soit des risques garantis. On y trouve des mots anciens comme *Men-of-War* (engins de guerre), *Barratry of the Master* (dans la police française: faute du capitaine; mais, au Canada, on doit garder l'archaïsme *baraterie*, qui signifie fraude du capitaine ou du maître du navire au préjudice des armateurs, des assureurs), *takings at sea* (saisies), *Hurt, Detriment or Damage of the Vessel* (collision, atteinte ou dommage au navire). Une autre clause, contenant aussi des mots archaïques, fait partie de la police française également: "*Arrests, restraints and detentions of all Kings, Princes, or People of what nation, condition or quality soever...*" Son équivalent français se lit comme suit :

«captures, prises, arrêts, saisies, contraintes, molestations et détentions par tous gouvernements et autorités quelconques».

### **Courtier juré d'assurance maritime**

390 Personne spécialement nommée comme intermédiaire privilégié pour les affaires d'assurance maritime. Il agit comme mandataire de l'assuré. C'est le dernier personnage de cette *classe* en assurances françaises. Il est remplacé dans les autres branches par des agents généraux et des courtiers. Le courtier juré vient de perdre son statut en France. On le qualifie parfois d' *apporteur d'affaires*. C'est l'équivalent du *broker* anglais.

### **Vente en C.A.F. ou en F.A.B.**

L'assurance maritime peut être pratiquée en même temps que la vente. La combinaison coût/assurance-fret a la faveur du public de plus en plus en France. Le vendeur lui-même s'occupe du transport et de l'assurance pour le compte de son client. Dans le système F.A.B. (franco à bord), l'acheteur fait le nécessaire de la vente et de l'assurance. C.A.F. se dit en anglais *Cost Insurance Freight (C.I.F.)* et franco à bord, *Free on board*. Dans le premier cas, les marchandises peuvent être prises en charge de magasin à magasin, et l'assuré est le propriétaire, le vendeur ou le chargeur (expéditionnaire). Il s'agit de facultés, naturellement. Mais, dans le deuxième cas, le F.A.B. (on devrait dire franco au port d'embarquement), comme c'est l'acheteur qui s'occupe de toute l'expédition, l'affaire d'assurance échappe au pays exportateur. Celui qui achète les marchandises est, bien sûr, à l'étranger. Pour cette raison, il semble que les pays exportateurs aiment mieux la combinaison C.A.F. et ils la recommandent à leurs agents. (Mentionnons aussi la *brèche* de 20%. Il existe en France une clause qui permet aux armateurs de placer 20% de leurs risques auprès de sociétés non agréées par l'État. Cette clause n'existe pas dans les autres pays).

Attention: en C.A.F., la livraison a lieu par mise à bord des marchandises, alors que pour la vente F.A.B., la livraison se fait à

bord du navire, au lieu convenu. Il faut parler de F.A.B. – point d'embarquement ou de F.A.B. – destination.

**Freinte de route (*loss or leakage in transit*)**

C'est la déperdition en quantité et en poids qui est inéluctable; elle dépend de la nature de la marchandise transportée et du voyage entrepris (climat, houle, etc.). Le risque de perdition de poids et de quantité est couvert dans l'assurance tous risques, à condition qu'il ne s'agisse pas d'un facteur inhérent à la chose elle-même. Exemple: «Sont aux risques de l'assureur... les dommages et les pertes matérielles ainsi que les pertes de poids ou de quantités causées aux objets assurés... tant par un événement énuméré à l'article 3 que généralement par fortune de mer ou événements de force majeure». Les freintes de route ne sont pas incluses dans ces risques. En anglais, la clause utilise les mots *inherent vice or nature of the subject-matter insured* pour exclure certains risques qu'on mentionne dans la police française comme émanant du vice propre de l'objet assuré. On mentionne aussi l'effet de la température. Pour traduire *cas de force majeure*, on utilisera *Acts of God*.

391

**Jet à la mer: il est rendu par *jettison* en anglais**

Il est mentionné dans l'article «Chargements sur le pont»: les facultés sont couvertes moyennant surprime contre les pertes de quantité provenant de jet à la mer (ou d'enlèvement par la mer).

**Port de destination**

C'est le *port of discharge*.

**Dispache**

C'est le document établissant le décompte de l'indemnité due par les assureurs à la suite d'un sinistre. Ce mot vient de l'italien *dispache*. Notons qu'on trouve la *reasonable despatch clause* qui

concerne le temps pris par l'assuré pour déclarer les avaries. *Average adjuster* se rend par dispacheur d'avarie.

### **Recours**

Il s'entend de la réclamation adressée à l'amiable ou par voie judiciaire aux tiers responsables des avaries ou au transporteur.

### **392 Magasin à magasin**

Signalons que la clause «Magasin à Magasin» rappelle celle qu'on trouve dans les contrats anglais *warehouse (or place of storage) to warehouse (to place of storage)*.



### **Conclusion**

Grâce à M. Robert Simpson, administrateur de la maison Gérard Parizeau, Ltée et directeur du service d'assurance maritime, j'ai pu m'assurer de l'exactitude des termes et expressions de ce domaine difficile. Je le remercie pour ses précieux conseils. Le linguiste a besoin du spécialiste et leur collaboration est toujours essentielle. On a vu qu'il est possible de retrouver toutes les expressions anglaises sous une forme française correcte. La traduction du contrat d'assurance maritime est une chose pressante et elle devrait se faire en commun ou en collaboration afin d'en arriver à une normalisation de ce vocabulaire très spécial.