

## Connaissance du métier

G. P.

Volume 15, numéro 3, 1947

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1103109ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1103109ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

HEC Montréal

ISSN

0004-6027 (imprimé)

2817-3465 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce document

P., G. (1947). Connaissance du métier. *Assurances*, 15(3), 153–156.  
<https://doi.org/10.7202/1103109ar>

## CONNAISSANCE DU METIER



### **Le risque des personnes transportées en assurance automobile.**

En vertu de l'article 1053 du Code civil, dans la province de Québec, l'automobiliste est responsable envers les personnes qu'il transporte si la faute de l'accident lui est imputable. Cette responsabilité s'applique que l'automobiliste mène la voiture lui-même ou qu'il la laisse conduire par un autre, en vertu de la règle que le maître est responsable des actes de ses serviteurs et le père de ceux de ses enfants mineurs.<sup>1</sup>

153

Pour garantir le propriétaire de l'automobile, l'assureur a imaginé la garantie des dommages aux tiers qui assure l'automobiliste contre la responsabilité naissant d'accidents corporels et matériels. Il a posé certaines conditions, cependant, et il a prévu les exceptions que voici au sujet des personnes transportées:

1° Dans le cas d'une voiture particulière sont exclus du contrat les dommages corporels et matériels causés à l'assuré lui-même ou à un membre de sa famille immédiate;

2° Dans le cas d'une voiture commerciale, les personnes transportées ne sont pas comprises dans l'assurance.

Comme, dans la pratique, cette double disposition présentait des difficultés, on a eu recours à des solutions de fortune, mais qui présentent quand même un certain intérêt.

Dans le cas d'une voiture particulière, moyennant une surprime de trois ou de cinq dollars suivant la garantie, l'as-

---

<sup>1</sup> Art. 1054 C.C. Cet article pose une règle qui, dans la pratique, donne lieu à de multiples interprétations. C'est le point de départ de toute responsabilité personnelle cependant.

sureur offre de rembourser les frais <sup>1</sup> résultant d'un accident que subissent les personnes transportées dans la voiture, y compris l'assuré et les membres de sa famille, jusqu'à concurrence de \$500. avec un maximum de \$250. par tête <sup>2</sup>. Ainsi, il ne sera pas nécessaire que l'assuré soit responsable du sinistre pour que l'assureur paie les frais prévus. Seule la preuve de l'accident et des frais suffit. Ainsi également, l'assuré voit disparaître toute discussion après un sinistre dont sa faute n'est pas clairement établie. Sans cette clause, le passager doit s'adresser au tiers en faute pour se faire rembourser les dépenses encourues par lui et l'indemnité à laquelle il a droit. La clause ne supprime pas son recours contre l'assuré si celui-ci est en faute. Elle lui permet simplement d'obtenir sans discussion une indemnité limitée à un certain montant.

Dans le cas d'un camion, l'assureur accepte de garantir l'assuré contre sa responsabilité envers les personnes transportées; risque qu'exclut spécialement le contrat sous le titre des conventions d'assurance. Le paragraphe B-2 se lit en effet partiellement ainsi: « En aucun cas, l'assureur ne sera tenu responsable pour indemniser l'assuré à raison de blessures corporelles y compris le décès qui pourra s'ensuivre, reçues, dans le cas d'un automobile commercial, par toutes personnes conduisant ou étant transportées dans cet automobile ».

Si le texte est mauvais, il a pour objet d'exclure de l'assurance toute indemnité qui, autrement, serait versée à la personne transportée dans la voiture, si l'assuré était responsable du sinistre. Comme l'assuré a besoin d'être garanti dans certains cas, l'assureur consent généralement à ajouter un avenant qui, moyennant une surprime de sept dollars par

---

<sup>1</sup> Note du médecin, du chirurgien, de l'infirmière, frais d'hospitalisation et de garde-malade.

<sup>2</sup> Certains assureurs vont jusqu'à \$1,000. D'autres se limitent pas à \$250. par tête avec un montant total de \$500.

camion, garantit l'assuré jusqu'à concurrence du montant apparaissant en regard de la section A du contrat, pourvu qu'il n'y ait pas eu dans le camion plus de trois personnes au moment de l'accident, en outre du chauffeur et de son aide. C'est là une condition essentielle<sup>1</sup>.



Une question se pose souvent dans la pratique: doit-on ou ne doit-on pas s'assurer contre ce risque? Certains patrons affirment que non parce qu'ils défendent à leurs chauffeurs de faire monter qui que ce soit et parce que sur la voiture ils ont fait peindre les mots: *no passenger allowed in this car*. L'intention est excellente, mais elle n'est qu'une intention. Si le chauffeur suit les ordres qui lui sont donnés, très bien! mais si, un jour, il se laisse attendrir par des scouts bien fatigués ou par de jolies filles qu'il est malheureux de laisser marcher sous le soleil, c'est le parton qui sera poursuivi après un accident. Quelles que soient les instructions données verbalement ou par écrit avant le sinistre, le tribunal ne tiendra guère compte que de la faute commise par le préposé ou de l'état de la voiture.

Si le patron n'est pas assujetti à la loi des accidents du travail, en cas d'accident subi par le chauffeur au volant de l'auto, l'avenant sera également avantageux pour l'assuré, à moins que le patron n'ait déjà souscrit une assurance contre la responsabilité patronale<sup>2</sup>. Dans ce cas, c'est cette assurance qui s'appliquerait.

En somme, si le risque de la personne transportée peut être garanti par la police d'assurance, il faut qu'il soit étudié

---

<sup>1</sup> Lloyd's consent également à garantir l'assuré, quel que soit le nombre des passagers, mais c'est une exception qui confirme la règle.

<sup>2</sup> Il faut surveiller la rédaction de l'avenant, car certains assureurs excluent les employés.

et que les dispositions nécessaires soient prises par le courtier. Avant de remettre le contrat à son client, celui-ci doit donc s'informer de ses besoins afin de pouvoir les satisfaire.

**Origine du mot police.**

156 Un de mes élèves m'ayant demandé d'où venait le mot *police*, appliqué au contrat d'assurance, je me suis trouvé fort embarrassé, n'ayant eu, à ma courte honte, la curiosité de me le demander jusqu'ici. Pour lui répondre, j'ai consulté quelques textes. Voici en raccourci ce que j'y ai trouvé.

Dans *Larousse*: « du provençal, *polissa*, dérivé du grec *apodeixis*, preuve, ou suivant certains, du grec *poluptukhos*, tablette ».

Dans *Funk & Wagnalls*: (F. *police*) c'est-à-dire mot d'origine française.

Dans *Littre*: Etym. Prov. *polissia*; ital. *polizza*; bas-lat. *pollex*, *polegium*, *poleticum* registre, pièce écrite, altération de *polyptychum* (voy. pouillé et polytyque). Et *polytique* « terme d'antiquité. Se disait, en général, des tablettes à écrire, quand elles étaient composées de plus de deux lames ou feuillets ».

Ce qui ressort de tout cela, semble-t-il, c'est qu'on peut retracer l'origine du mot *police* très loin en arrière, jusqu'au grec ancien. L'assurance ayant été traitée, sous sa forme primitive tout au moins, dans certains ports grecs de la Méditerranée, puis ayant passé à Gènes et à Venise vers la fin du moyen âge, il est fort possible que les origines de la *police* soient aussi lointaines. Comme la plupart des autres termes, celui-ci peut bien être la corruption d'un mot grec, transmis à travers les âges et modifié par les gens de métier suivant l'esprit de chaque langue. C'est ainsi qu'on a eu *polizza* en italien, *police* en français et *policy* en anglais.

G.P.