

## Connaissance du métier

Jean Dalpé

Volume 19, numéro 1, 1951

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1103195ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1103195ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

HEC Montréal

ISSN

0004-6027 (imprimé)

2817-3465 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce document

Dalpé, J. (1951). Connaissance du métier. *Assurances*, 19(1), 34–40.  
<https://doi.org/10.7202/1103195ar>

# Connaissance du métier

par

JEAN DALPÉ

## I. — S'emparer d'une automobile sans l'autorisation du propriétaire est-il un vol ?

34

S'emparer d'une auto sans la permission du propriétaire constitue un vol, en fait, même si cela ne correspond pas à la définition donnée par le Code pénal, à l'article 347. C'est la décision du juge Surveyer dans la cause de *Alex Qolman* contre *R. C. Stevenson*, à titre de *fondé de pouvoir pour Lloyd's, London*.<sup>1</sup>

Voici les faits : —

1° — Le propriétaire de l'auto laisse dans la voiture, ses clefs et un passager. L'auto est assurée contre le vol par Lloyd's.

2° — Le passager s'empare de la voiture, en l'absence du propriétaire, entré dans un immeuble pour quelques minutes, la conduit sans sa permission par conséquent, et a un accident un peu plus loin, au cours duquel l'auto est très endommagée.

Le juge conclut au vol, en maintenant la jurisprudence établie dans la cause de *Boyle* contre *Yorkshire Insurance Company*, en 1925. Voici un extrait de ses notes : —

« *Considering that there would have been no collision had not Auger taken without permission plaintiff's automobile;*

*Considering that in Boyle v. Yorkshire Insurance Company, Limited (1925) 2 D.L.R. 596, it was held confirming*

---

(1) Cour Supérieure, District de Montréal, 5 février 1951; No. 269350.

*(1925) 1 D.L.R. 344, that any taking of a motor car without the permission of the owner, while it might not amount to theft within the definition of the Cr. Code 347, amounts to theft within the meaning of that word in an insurance policy, and damage done to the car whilst so stolen is a loss by reason of the theft (also reported in 56 Ontario Law Reports 564. See Cr. Code sections 285B and 377A); that the present case amounts more clearly to a theft than the Boyle case where the car was taken from a public garage by a garage employee who might possibly have taken it with the intention of returning it, while nothing of the kind might be supposed in Auger's case ».*

35

**II. — La coassurance non déclarée au moment du sinistre est une cause de nullité.**

La recommandation faite récemment dans le mémoire de la Chambre de Commerce sur l'imprécision de nos lois d'assurances trouve ici son application pratique. En somme, les moyens actuels de renseignement permettent de déterminer la coassurance, même si elle n'est pas déclarée pleinement par l'assuré. Et dans ce cas, l'article 15 des conditions statutaires entraîne l'annulation du contrat. Voici la conclusion du juge Salvais dans la cause de *Joseph Ménard* contre la *Compagnie Mutuelle du Commerce contre l'Incendie*.<sup>1</sup>

*« Considérant que, par sa déclaration du 19 décembre 1946 à Chapdelaine, le représentant de la défenderesse, le demandeur a déclaré qu'il n'avait pas d'autres assurances et que le même jour, aux représentants de ladite défenderesse et de la Compagnie d'Assurance Canadienne Mercantile, il a omis de déclarer qu'il avait une assurance dans ladite compagnie, The General Accident Assurance Company of Canada, le tout faussement et frauduleusement;*

---

(1) Cour Supérieure, District de St-Hyacinthe, 21 décembre 1949; No. 5657.

*Considérant que cette représentation a eu pour effet d'invalider la réclamation du demandeur et qu'elle constitue un motif d'annulation de la police ».<sup>1</sup>*

**III. — Du rôle de l'évaluateur.**

36 L'évaluateur (*adjuster*) n'est pas le fondé de pouvoir de l'assureur. Il est simplement chargé « d'évaluer des dommages et de faire rapport ». C'est ainsi que le juge Edge<sup>1</sup> définit la fonction de l'évaluateur ou expert, communément appelé ajusteur, dans la cause de *Alfred Marin* contre *Atlas Assurance Company*. C'est un point intéressant à signaler, car tous les jours sont discutés des sinistres par des intermédiaires que l'assuré a tendance à assimiler à des mandataires de l'assureur. Si l'évaluateur a pour mandat de faire enquête, de réunir les données du sinistre, de préparer et de faire signer les documents nécessaires au règlement du sinistre, à cela se limite sa fonction. Et c'est bien ce que le juge Edge souligne dans l'extrait suivant de son jugement : —

*« La mission du mandataire ou fondé de pouvoir consiste essentiellement à passer pour le mandat des actes juridiques.*

*« Tel n'est pas le cas d'un enquêteur employé occasionnellement pour un travail quelconque.*

*« Le travail de tel enquêteur est limité dans ses fonctions et l'étendue de ses devoirs se borne à évaluer des dommages et à en faire rapport.*

*« L'enquêteur Leblanc, comme tout expert, a loué ses services pour un objet spécifique et il n'est même pas un employé de la défenderesse dans le sens que lui donne le paragraphe 2 de l'article 286 C.P., concernant l'employé.*

*« D'ailleurs, c'est comme fondé de pouvoir que le demandeur veut interroger ledit Leblanc et les attributions de celui-ci ne sont pas celles d'un fondé de pouvoir.*

---

(<sup>1</sup>) Cour Supérieure, District de Rimouski, 8 mars 1950; No. 10984.

« L'enquêteur peut être assimilé aux experts et aux inspecteurs d'assurances dont les fonctions relèvent du contrat de louage de services et non du mandat. Et, dans l'espèce, il n'existe aucun lien de subordination de Leblanc à l'égard de la défenderesse dont il n'est pas l'employé au sens du paragraphe 2, de l'article 286 C.P. ».

**IV. — Les résultats de « l'Assigned Risks Plan » en assurance automobile.**

37

Dans les provinces du Canada et dans les Etats américains, où existe une « *Financial Responsibility Law* »<sup>1</sup>, il y a ce que l'on appelle un *Assigned Risk Board*, c'est-à-dire un bureau qui s'occupe de répartir d'office entre les assureurs les automobilistes qui sont refusés par les assureurs à cause de leur dossier. Cela peut être dû au nombre d'accidents qu'ils ont eus ou aux circonstances qui ont accompagné la violation de la loi. Pour un automobiliste, cela peut être très grave. Aussi le législateur a-t-il créé un comité chargé d'étudier les cas et, encore une fois, de les diriger d'office vers tel ou tel assureur, en assurant une rotation suffisante. Quels résultats une pareille procédure a-t-elle donnés ? Qu'on en juge par cette statistique dressée par le *National Bureau of Casualty Underwriters* aux Etats-Unis<sup>2</sup>. Elle est tirée des dossiers de vingt-six états dont un seul le Massachusetts a l'assurance obligatoire.

**1. — Statistique de vingt-cinq états où existe la *Financial Responsibility Law*:**

	DOMMAGES CORPORELS			DOMMAGES MATÉRIELS		
	<i>Primes acquises</i>	<i>Sinistres encourus</i>	%	<i>Primes acquises</i>	<i>Sinistres encourus</i>	%
1938-1947 ... ..	\$3,773,791.	\$2,619,923.	.694	\$1,640,856.	\$1,031,404.	.629

(<sup>1</sup>) C'est-à-dire une loi de solvabilité financière. On lira avec intérêt à ce sujet la conférence de M. Etienne Crevier dans notre numéro d'octobre 1950.

(<sup>2</sup>) Cette statistique provient du numéro de janvier 1950 de *Best's Insurance News*.

# ASSURANCES

## DOMMAGES CORPORELS

	<i>Primes acquises</i>	<i>Sinistres encourus</i>	<i>%</i>
1940 .....	\$319,027.	\$439,133.	1.376
1941 .....	382,548.	580,559.	1.518
1947 .....	388,000.	537,984.	1.386
1948 .....	618,201.	854,209.	1.382

38

Que conclure de ces chiffres, sinon a) que la mesure dite « Assigned Risk Plan » a rendu des services puisqu'elle a permis aux risques tarés de trouver preneur à des conditions particulières, quand leur cas n'était pas assez grave pour les faire rayer complètement de la route; b) qu'au premier abord, les résultats de l'assurance obligatoire sont plus mauvais là où celle-ci existe, peut-être parce que la loi n'est pas aussi sévère dans sa portée générale. En effet, dans aucun des vingt-cinq états étudiés, le pourcentage des sinistres aux primes n'a dépassé .96. Et encore n'y a-t-il eu dans l'état, où ce pourcentage a été atteint, que des primes de l'ordre de \$5,703. en 1947. C'est un chiffre trop faible pour qu'il puisse être concluant.

Pour qu'on puisse juger du fonctionnement de l'*Assigned Risk Plan*, voici les règlements adoptés par la province de l'Ontario. Nous l'extrayons du numéro de septembre 1949 de « The Economist »:

### Procedure to be followed in respect to automobile assigned risks

1. The Ontario Automobile Assigned Risk Plan applies to all risks for which Automobile Bodily Injury and Property Damage Insurance cannot be obtained in the open market. It does *not* apply to Collision, Fire or Theft Insurance.
2. **No Applicant Is Eligible If:—**
  - A. The applicant has within the previous three years, been convicted more than ONCE of any following offences, or more than ONCE has forfeited bail in respect of charges against him of these offences:—

## ASSURANCES

---

39

- (1) An offence calling for penalty under the Ontario Highway Traffic Act, if death or injury to any person or property occurs.
  - (2) An offence under the Ontario Highway Traffic Act when the penalty imposed includes suspension or revocation of driver's license or owner's permit.
  - (3) Careless driving as per Section 27, Ontario Highway Traffic Act.
  - (4) Any criminal offence involving the use of a motor vehicle punishable under the Criminal Code of Canada.
  - (5) Driving while under License Suspension.
- B. (1) The applicant, or anyone driving his car, is suffering from any disease or physical disability so as to be a source of danger to the public.
- (2) The applicant is engaged in an illegal enterprise or has two or more non-motor vehicle convictions during the previous three years.
  - (3) The applicant has failed to pay any premium for Automobile Public Liability or Property Damage Insurance contracted for in previous twelve months.
  - (4) The applicant has in the previous twelve months had an application rejected or a policy under the Plan cancelled for cause as provided in the Regulations.
  - (5) The applicant has in the previous twelve months knowingly made a false statement on an application for Insurance or under the Plan.
- C. Assignment would be contrary to public interest.

### 3. Letters of Declination:

These no longer need be submitted to the Plan but the applicant must have been refused Bodily Injury and Property Damage Insurance in writing by at least one insurer in the Province of Ontario.

### 4. Applications Must Be:

- A. Submitted in *duplicate* with all questions answered and the declarations and statements fully completed.
- B. Accompanied by a cheque for \$3.00 (*exclusive of exchange*) for one automobile (plus (1.00 for each additional automobile subject to a maximum of \$30.00) to cover investigation fees.

## ASSURANCES

---

In the case of refusal by the Plan to make an assignment the investigation fee will be refunded.

- C. On fleets of 5 automobiles or more ( or of 2 or more Taxicabs), a list of all losses and claims for the past three years, showing the amount paid or outstanding for each, divided as to Bodily Injury and Property Damage, must be submitted with the application. If insurance has been in force, such list must be on the letterhead of the insurance carrier and be signed by an employee of such carrier.

40

(The new application forms may be obtained from the Companies an Agent represents or from the office of the Plan.)

5. **Premiums Shall Be:**

The STANDARD PREMIUM AS DETERMINED BY THE GOVERNING COMMITTEE, AND IN ADDITION THERE-TO:

- A. In the case of applicants required to prove Financial Responsibility, the regular filing charge of 20% and a surcharge on the total premium thus produced of 15%, the latter charge being subject to a minimum of \$10.00.
- B. In the case of applicants not required to prove Financial Responsibility, a surcharge of 15% subject to a minimum of \$10.00.

6. **Commissions Payable Shall Be:**

- A. 10% and no more in respect to Private Passenger Automobiles.
- B. 5% and no more in respect to any other risk, including all vehicles in fleets.

No agent or other person is authorized by the Plan to charge any additional service fee for handling an application to the *Plan*.

••

Ces dispositions ont été prises pour protéger l'automobiliste et le public. Quand donc voudra-t-on procéder ainsi dans notre province où, hélas, tout change bien lentement.