

Les lois américaines sur la solvabilité des automobilistes

René Callès

Volume 30, numéro 3, 1962

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1103456ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1103456ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

HEC Montréal

ISSN

0004-6027 (imprimé)

2817-3465 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce document

Callès, R. (1962). Les lois américaines sur la solvabilité des automobilistes. *Assurances*, 30(3), 150–153. <https://doi.org/10.7202/1103456ar>

Les lois américaines sur la solvabilité des automobilistes

par

RENÉ CALLÈS

150

Les automobilistes canadiens voyagent beaucoup aux États-Unis, où des lois dites "*Financial Responsibility Laws*" sont en vigueur. Celles qui nous préoccupent particulièrement sont celles dites "*Modern Type Laws*". Généralement, en vertu de ces dernières, dans plusieurs états, si un automobiliste, à la suite d'une infraction à certaines lois de la circulation ou d'un accident causant des blessures ou des dommages matériels de \$100.00 ou plus, ne peut pas produire une preuve de sa solvabilité, son permis de conduire lui est retiré jusqu'à ce qu'il soit exonéré de tout blâme ou jusqu'à ce qu'il puisse justifier qu'il pourra exécuter le jugement rendu contre lui dans les délais prévus par la loi. L'automobiliste qui peut invoquer ce qui précède pourra alors obtenir un nouveau permis de conduire, à la condition toutefois qu'il fournisse une preuve de sa solvabilité future pendant un nombre d'années déterminé. En outre, il est à noter que, dans un grand nombre d'états, les certificats d'immatriculation, délivrés au propriétaire du véhicule, aussi bien qu'au conducteur, sont confisqués. Le véhicule peut également être confisqué.

Ces lois dites "*Modern Types Laws*" nous préoccupent surtout parce qu'elles s'appliquent non seulement à l'automobiliste demeurant dans l'état, mais aussi à celui qui habite à l'extérieur. Lorsqu'un automobiliste demeure dans un état ou une province¹ ayant une entente avec l'état où il a été

¹ Le Québec n'a pas d'entente, du moins actuellement, avec quelque état que ce soit. Il vient cependant d'en conclure une avec l'Ontario, province canadienne, mais pour ce qui est des jugements non exécutés seulement.

impliqué dans un accident ou a commis une infraction au code de la route, définie dans la loi, il subit les sanctions prévues dans l'état ou la province où il réside¹.

Dans bien des cas, ces lois ont une plus grande portée. Les législateurs ont surtout recherché la protection des victimes, d'où la création, par exemple, de fonds pour les jugements non exécutés (*Unsatisfied Judgment Funds*) et ce qui a été qualifié de "*long arm of the law*" ou "*long arm provisions*". Dans ce dernier cas, si une personne subit des dommages dans un accident causé par un automobiliste de l'extérieur; elle n'aura pas à demander un dédommagement à l'automobiliste car une requête aux autorités de l'état suffira. A leur tour, les autorités adresseront une mise en demeure à l'automobiliste.

151

Il est important de noter qu'en vertu de ces lois, une preuve de solvabilité délivrée par un assureur n'est reconnue que si celui-ci est un assureur autorisé à transiger l'assurance-automobile dans l'état ou ayant déposé auprès des autorités intéressées le document dit "*power of attorney and undertaking*".² Dans les cas où l'assureur est enregistré, il est tenu, s'il y a lieu, de verser l'indemnité jusqu'à concurrence des montants prévus par la loi, même s'il y a invalidité du contrat ou si les montants d'assurance mentionnés dans le contrat, sont inférieurs à ceux prévus par la loi.³

Aux États-Unis, la plupart des assureurs ont pu régler la question de l'insuffisance d'assurance grâce à un avenant

¹ Les permis de conduire ainsi que les certificats d'immatriculation relèvent aux États-Unis de la juridiction des états et au Canada de la juridiction des provinces. Ils ne peuvent donc être suspendus ou retirés que par l'état ou la province qui les a émis.

² Il s'agit d'une simple formalité. L'assureur reconnaît que tous ses contrats d'assurance-responsabilité automobile en vigueur auront des montants d'assurance d'au moins ceux exigés par la loi de solvabilité de l'état concerné. L'assureur peut déposer ce document après que l'un de ses assurés a été impliqué dans un accident et pour cet assuré seulement.

³ Par ailleurs, l'assuré est obligé de rembourser son assureur des sommes que celui-ci n'aurait pas eu à verser, n'eût été la loi.

intitulé "*Change in Limits of Liability*". L'avenant précise que si l'assuré voyage dans un état où des montants supérieurs sont exigés, la garantie s'appliquera jusqu'à concurrence des montants exigés. Cet avenant a été autorisé par le National Bureau of Casualty Underwriters et il a été approuvé par la majorité des états. Il est émis, en particulier, lorsque l'assurance a été placée par l'entremise d'un plan d'assignation des risques. Il est à remarquer qu'au Connecticut et en 152 Virginie, par exemple, les montants exigés sont respectivement de \$20/20/1,000. et \$15/30/5,000., alors que dans presque tous les autres états ils ne sont que de \$10/20/5,000. ou moindres.

Nous reconnaissons que l'avenant, dont nous venons de parler, rend un grand service aux automobilistes. Cependant, nous aimerions que soient uniformisés, le plus tôt possible, les montants prévus dans les lois sur la solvabilité des automobilistes. Nous espérons qu'une telle uniformisation se produira sous peu et que nous n'aurons pas à attendre aussi longtemps que ceux qui, aux États-Unis, réclament l'assurance-automobile obligatoire depuis plusieurs décennies et qui, jusqu'à présent, n'ont pu l'obtenir qu'au Massachusetts, en Caroline du Nord et dans l'état de New-York.

En terminant, bien que notre article ait pour but de ne traiter que des lois américaines sur la solvabilité des automobilistes, nous voudrions quand même glisser un mot sur le fonds pour les jugements non exécutés de la province de Québec, connu sous le nom de "Fonds d'indemnisation des victimes d'accidents d'automobiles".

Contrairement à ce qui se produit dans presque tous les états et provinces, cette caisse est uniquement alimentée par les compagnies d'assurance transigeant l'assurance automobile dans notre province, au prorata de leur encaissement des primes pour ce genre d'assurance. Ainsi, dans une certaine

mesure, les automobilistes assurés défraient le coût des sinistres causés par les automobiles qui ne le sont pas. Nous sommes en faveur d'une contribution de la part des automobilistes assurés, car la caisse peut leur verser des indemnités, mais nous croyons qu'une taxe substantielle devrait, le plus tôt possible, être imposée aux automobilistes non-assurés. Cette taxe pourrait, par exemple, être perçue lors de l'immatriculation du véhicule. Cela rétablirait l'équilibre et corrigerait une situation paradoxale, puisque encore une fois, les assurés doivent payer indirectement des sommes dont le règlement reviendrait normalement à des non-assurés.

153

Competition, regulation and the public interest in non life insurance. Publications of the Institute of Business and Economic Research, University of California, University of California Press, Berkeley, California.

On trouvera dans cet ouvrage de deux cent soixante pages les travaux d'une équipe de chercheurs attachés à l'Institute of Business and Economic Research de l'Université de Californie sur divers aspects de l'assurance autre que vie: son essor, ses intermédiaires, la formation et la liquidation des entreprises, la tarification, ses problèmes et ses solutions nouvelles, ses bénéfices, son avenir. Tous ces sujets sont fort intéressants. Ils font l'objet d'une étude plus poussée qu'on ne le fait généralement. On y trouve les données essentielles d'un commerce qui joue un rôle de premier plan et qui jouit de moyens d'action puissants, à la mesure du milieu où les entreprises évoluent.