

tème de transport. Cette charta a été amendée le 16 juin 1864, et cet amendement donnait le pouvoir d'émettre toutes sortes de polices d'assurance ayant rapport à la perte accidentelle de vie ou à des blessures reçues dans un accident quelconque.

"Il devint évident qu'il était nécessaire d'élargir l'étendue de l'assurance contre les accidents et, dans une année moins un jour, à partir de l'incorporation de la Compagnie, l'assurance couvrait toutes les pertes accidentelles de vie, ou toutes les blessures reçues dans un accident quelconque. Les polices émises pendant nombre d'années, après cette époque, seraient considérées aujourd'hui comme tout à fait démodées, si ce n'est antédiluviennes. Néanmoins, les compagnies les plus importantes d'assurance contre les accidents se servaient encore de ces formes de police il y a peu d'années.

"Les avantages retirés de ce fait sont que les plus anciennes compagnies ont pu établir un record statistique plus ou moins exact des pertes subies par la compagnie par suite des décès et par suite des indemnités hebdomadaires que ces polices ont accordées pendant une longue période d'années. Ayant obtenu de tels facteurs pour les guider, les anciennes compagnies portées au conservatisme, parce qu'elles possédaient ces renseignements, s'en sont tenues aux anciennes formes de polices, longtemps après que de nouvelles compagnies furent entrées dans l'arène et eurent mis sur le marché [si toutefois l'on peut se servir d'un tel terme] des polices qui, peu à peu, furent conçues dans un esprit plus large et plus libéral.

"Pendant cette période d'évolution, un certain nombre de compagnies d'assurance mutuelle contre les accidents s'organisèrent et c'est à l'une de ces compagnies, je crois, qu'est due la "Combinaison"; c'est-à-dire le paiement

d'une indemnité double en cas d'accident en voyage, par chemin de fer. La concurrence força les anciennes compagnies à adopter ce plan, bien que la première assurance de cette sorte n'accordait une indemnité double qu'à la suite d'un désastre. En réalisant les statistiques, on s'aperçut que les pertes de vie par accidents de chemin de fer formaient un très petit pourcentage des pertes de vie accidentelles ou des blessures reçues dans des accidents de toute espèce et, qu'avec la base de taux qui avait été établie, il y avait assez de marge pour ajouter cette double indemnité sans danger.

"A partir de cette époque et pendant un certain nombre d'années, les polices de plusieurs compagnies n'ont pas différé matériellement; mais par suite de décisions rendues par les tribunaux dans des cas contestés, certaines clauses, soit restrictives, furent ajoutées de temps en temps par toutes les compagnies et, dans quelques cas, des compagnies firent mieux que leurs rivales dans la lutte pour les affaires. La double indemnité s'est appliquée ensuite non seulement aux catastrophes mais encore à toutes sortes d'accidents survenus au cours d'un voyage par un moyen de transport quelconque, et on y ajouta des clauses spéciales qui fixaient une indemnité pour la perte d'un membre, de la vie, etc.; mais chaque fois qu'un jugement d'un tribunal imposait une responsabilité sérieuse à une compagnie, celle-ci avait pour règle fixe d'insérer dans

la police une clause qui empêchait qu'elle ne subisse à l'avenir une perte semblable.

"Il semblait que les compagnies faisaient peu de différence, que la décision couvrit tous les cas ou qu'elle en couvrit un sur mille, elles inséraient toujours une clause restrictive dans leurs polices. Ceci eut pour résultat, il y a quelques années, une police d'assurance, si hérissée de si, de mais, d'exceptions, qu'il semblait difficile à l'assuré de pouvoir être indemnisé pour une perte, à moins que la réclamation n'ait été complètement arrangée au préalable d'une manière conforme aux termes de la police. Quelques esprits brillants s'aperçurent alors de ce fait que la loi en général s'applique à l'assurance contre les accidents tout aussi bien qu'à une autre forme d'assurance, et que l'assurance contre les accidents était destinée à prendre une grande extension, si l'on pouvait émettre une police éliminant beaucoup des clauses vexatoires dont nous parlons plus haut.

"On s'aperçut, par un examen minutieux, que beaucoup de ces clauses n'avaient pas de rapport direct avec les profits ou les pertes d'une compagnie; ou en d'autres termes, qu'une police dont on aurait éliminé les nombreuses clauses de ce genre encouragerait un volume d'affaires beaucoup plus grand et qu'il en résulterait une réduction des dépenses; tandis que d'un autre côté, il n'y avait pas de probabilité d'une augmentation sérieuse dans le taux des pertes.

(A suivre).

(ETABLIE 1853)  
**The Phenix Insurance Company**  
 OF BROOKLYN  
 TOTAL DE L'ACTIF - - \$7,112,413.30  
 Robert Hampson & Son, Agents,  
 39 rue St-Sacrement, Montréal

~~Vous ne pouvez pas prendre de truite dans une grenouillère, quelle que soit l'amorce dont vous vous servez. Assurez-vous de la valeur de la publication à laquelle vous confiez votre annonce, assurez-vous surtout que votre annonce est correcte.~~

## THE CANADIAN LLOYDS OF MONTREAL.

(OCEAN MARINE INSURANCE)

Sécurité totale excédant \$2,000,000.00.

La plus parfaite organisation du genre au Canada.

(Deux millions de dollars).

**MASTAI PAGNUELO, Procureur,**

BATISSE BANQUE DU PEUPLE.

**MAIN 279.**

N. B.—Correspondance Sollicitée.

97 RUE ST-JACQUES

**MAIN 279.**



## La Grande Police Industrielle de la Banque d'Epargne

ASSURE VOTRE VIE ET REMBOURSE VOTRE ARGENT.—3c. PAR SEMAINE EN MONTANT

Déposée et émise uniquement par

**THE UNION LIFE ASSURANCE COMPANY.**

CAPITAL ENTIEREMENT SOUSCRIT

UN MILLION DE DOLLARS.

H. POLLMAN EVANS,  
Président.

BUREAU PRINCIPAL: 54, rue Adélaïde Est  
TORONTO.

AGENTS  
DEMANDES.

