

ADDENDA

C14 – L'assurance automobile, 1^{re} partie Provinces de l'Atlantique, édition 2020

May 2023

Le présent addenda remplace celui de janvier 2022, prend effet en mai 2023, et l'examen de juillet 2023 en tiendra compte pour la première fois.

Il peut être consulté sur le site Web de l'Institut d'assurance à l'adresse

<https://www.insuranceinstitute.ca/fr/cip-fcip-designations/cip/program-courses/Texts-SRGs-Addenda>.

LEÇON 1

Leçon 1, pages 1-7 et 1-8

Dans la section intitulée « Les formulaires de police standard »,

- Remplacer dans le premier paragraphe « [...] six formulaires de police [...] un autre formulaire utilisé uniquement en Alberta. » par « [...] sept formulaires de police [...] un autre formulaire utilisé uniquement au Québec. »
- dans la liste à puces, ajouter le paragraphe suivant après l'élément SPF 4 :
 - F.P.Q. N° 5 : Formulaire d'assurance complémentaire pour les dommages occasionnés au véhicule assuré (assurance de remplacement) — intervient en complément de la formule des propriétaires et fournit une assurance de remplacement pendant une période donnée; la garantie couvre les véhicules achetés à l'état neuf (ce formulaire est offert uniquement au Québec).
- dans la liste à puces, remplacer le dernier paragraphe portant sur le formulaire SPF 9 par celui-ci :
« SPF 9 : Formule d'assurance relative aux réseaux de transport — couvre les accidents liés à l'usage ou à la conduite d'un véhicule pour le compte d'une société de réseau de transport (le formulaire est utilisé actuellement en Alberta, au Nouveau-Brunswick, en Nouvelle-Écosse, à l'Île-du-Prince-Édouard et à Terre-Neuve-et-Labrador, et sera vraisemblablement adopté par d'autres provinces ou territoires à mesure que la réglementation relative au transport collaboratif évoluera. »

Leçon 1, page 1-9

- Remplacer la deuxième phrase du premier paragraphe de la section « Le certificat d'assurance de responsabilité automobile » par celle-ci : « Il était autrefois communément appelé « carte rose », car la loi exigeait qu'il soit imprimé sur du papier de cette couleur; cette exigence n'est toutefois plus en vigueur dans la plupart des territoires de compétence du Canada et des États-Unis. »
- Remplacer le deuxième paragraphe de la section « Le certificat d'assurance de responsabilité automobile » par celui-ci :

En 2018, le surintendant des assurances de la Nouvelle-Écosse est devenu la première autorité de réglementation au Canada à autoriser la preuve électronique d'assurance automobile (PEAA), soit les « eSlips ». Depuis, presque toutes les provinces et territoires où l'assurance est fournie par un

assureur privé ont suivi le mouvement, à l'exception du Nouveau-Brunswick et du Nunavut. À mesure que la plupart des provinces et des territoires canadiens accepteront l'utilisation de la preuve électronique, il deviendra acceptable de présenter une preuve d'assurance soit en format électronique, soit en format papier.

LEÇON 2

Leçon 2, pages 2-2 et 2-6

Remplacer l'objectif d'apprentissage 2 par : « Expliquer comment les sinistres automobiles causés à un tiers sont réglés aux termes de la garantie Responsabilité civile ».

Leçon 2, page 2-3

Remplacer le deuxième élément de la liste sous le titre « Introduction » au bas de la page par : « le régime d'indemnisation directe ».

Leçon 2, page 2-5

Remplacer la première phrase du deuxième paragraphe de la section « Exemple : Le règlement d'un sinistre selon le régime d'indemnisation directe » par celle-ci : « Si Lise a souscrit la garantie portant sur les dommages au véhicule assuré, elle sera indemnisée pour la tranche restante de 1 500 \$, sous réserve de la franchise applicable, à proportion de la responsabilité qui lui sera attribuée. »

Leçon 2, page 2-6

Remplacer le deuxième paragraphe de la section « Introduction » par celui-ci :

La responsabilité civile peut incomber à l'assuré du fait de l'usage ou de la conduite du véhicule dont il est propriétaire et qui est décrit dans la police d'assurance automobile, ou du fait de l'usage ou de la conduite de certains autres véhicules par l'**assuré désigné** ou les **assurés supplémentaires**, tel qu'ils sont définis dans la police. Si le propriétaire d'un véhicule automobile autorise une autre personne à conduire ledit véhicule et que cette personne cause un accident, le propriétaire sera également considéré comme responsable de cet accident.

Leçon 2, page 2-7

Dans le tableau « Montants minimums obligatoires d'assurance », substituer « 500 000 \$ » au chiffre des montants minimums pour le Manitoba.

Leçon 2, page 2-8

Dans le tableau « Ordre de priorité ou répartition des indemnités », pour la rangée Manitoba, substituer « 450 000 \$ » au chiffre des Dommages corporels et « 50 000 \$ » au chiffre des Dommages matériels.

Leçon 2, page 2-13

Remplacer le texte de l'encadré intitulé « Exemple : Une automobile louée » par ce qui suit :

Exemple : Une automobile louée

Felicia se rend chez Location de voitures ABC, où elle loue une voiture de tourisme en son nom pour une escapade de week-end. Son amie Michelle, qui voyage avec elle, prend le volant quand Felicia devient trop fatiguée pour conduire sans danger. Michelle perd la maîtrise de la voiture et celle-ci percute un poteau des services publics sur une route municipale. Une réclamation est déposée pour les dommages occasionnés au poteau; quant aux dommages causés à l'automobile louée, ils sont couverts au titre d'une autre garantie du contrat d'assurance. Dans ce cas, selon les règles, le contrat de Felicia interviendra en premier; si Felicia n'est pas couverte, c'est le contrat de Michelle qui interviendra. Enfin, si Michelle n'est pas couverte, le contrat souscrit par Location de voitures ABC entrera en jeu.

Leçon 2, page 2-14

Remplacer le troisième paragraphe à partir du haut de la page par ce qui suit :

Dans certaines provinces, une situation dans laquelle le conducteur d'un véhicule loué ou offert en crédit-bail est responsable d'une collision qui s'est produite alors qu'il était au volant dudit véhicule constitue un cas à part. Auparavant, l'entreprise de location de véhicules ou de crédit-bail pouvait ultimement être tenue responsable en tant que propriétaire du véhicule et, ainsi, être obligée de verser des dommages-intérêts au terme d'une poursuite. Ces entreprises faisaient parfois l'objet d'une poursuite parce qu'on estimait qu'elles étaient mieux habilitées à verser des dommages-intérêts que le conducteur. Toutefois, dans plusieurs régions du Canada, les lois ont été modifiées dans le but de limiter la responsabilité du fait d'autrui incombant aux entreprises de location de véhicules ou de crédit-bail.

En Nouvelle-Écosse, la responsabilité des sociétés de location de véhicules ou de crédit-bail, en cas de collision causée par le conducteur d'un véhicule de location, se limite à un montant d'un million de dollars en dommages-intérêts. La personne responsable de l'accident doit verser la part des dommages-intérêts qui excède un million de dollars. Cette réforme s'applique aux entreprises de location ou de crédit-bail qui n'offrent pas la possibilité d'acheter le véhicule à la fin de la période de location.

En vertu des règles visant la priorité d'indemnisation, l'assurance de la personne ayant loué le véhicule s'exerce en première ligne, suivie de l'assurance du conducteur (si le conducteur n'est pas la personne ayant loué le véhicule), suivie enfin de l'assurance de l'entreprise de location ou de crédit-bail, et ce, jusqu'à concurrence d'un million de dollars.

L'article 286 de la loi sur la sécurité routière (*Highway Traffic Act*) de l'Île-du-Prince-Édouard a été mis à jour afin de supprimer la responsabilité du fait d'autrui incombant à un vendeur conditionnel, à un bailleur, ou à un vendeur qui n'avait pas de droit de possession sur le véhicule au moment où il a été endommagé. Le paragraphe 286(3) de la loi donne la définition suivante d'un vendeur conditionnel :

[...] un « vendeur conditionnel » est une personne qui, dans la conduite normale de ses affaires, conclut avec une autre personne, ou cède à une autre personne, un contrat prévoyant un accord en vue de la vente conditionnelle ou de la location d'un véhicule, accord qui comporte un droit d'achat dudit véhicule sous réserve des conditions énoncées au contrat et qui stipule la transmission immédiate de la possession du véhicule à l'acheteur conditionnel ou au locataire (traduction) [...]

Au Nouveau-Brunswick ainsi qu'à Terre-Neuve-et-Labrador, les entreprises de location de véhicules peuvent être tenues pleinement responsables du fait d'autrui en cas de sinistre, même si elles n'ont fait preuve d'aucune négligence.

Leçon 2, page 2-16

- Remplacer le premier paragraphe de la section « L'indemnisation directe » par celui-ci :

Au Canada, plusieurs territoires de compétence ont une garantie d'indemnisation directe offerte sous une forme ou une autre en cas de dommages occasionnés à un véhicule.

L'Ontario, l'Île-du-Prince-Édouard, le Nouveau-Brunswick, Terre-Neuve-et-Labrador et la Nouvelle-Écosse offrent cette sorte de garantie par l'entremise de la garantie Indemnisation directe en cas de dommages matériels (IDDM). En Alberta, cette sorte de garantie est offerte par l'entremise de la garantie Indemnisation directe en cas de dommages matériels (IDDM) (bien que le nom en anglais de la garantie offerte en Alberta soit légèrement différent de celui de la garantie offerte dans les autres provinces, elle fonctionne de la même façon).

La Colombie-Britannique a institué un régime d'indemnisation directe se fondant sur la garantie de base couvrant les dommages au véhicule. Quant au Québec, il offre un régime d'indemnisation directe en vertu de la convention d'indemnisation directe (CID).

- Remplacer la première phrase du deuxième paragraphe de la section « L'indemnisation directe » par celle-ci : « Selon les dispositions prévues par ces systèmes, les assurés ne traitent qu'avec leur propre assureur en cas de dommages causés à leur propre véhicule. »

Leçon 2, page 2-17

Remplacer le paragraphe qui figure sous l'encadré « Exemple : Un assuré non couvert en vertu de la convention d'IDDM » par celui-ci :

Dans les provinces qui accordent une IDDM, la loi permet de retirer ou de limiter le droit de **subrogation**. Cela signifie que l'assureur qui a payé un sinistre en vertu de la convention d'IDDM ne dispose d'aucun droit de subrogation contre les autres assureurs signataires de la convention d'IDDM, sauf dans les cas permis par règlement. En Alberta et en Ontario (et dans d'autres provinces qui accordent une IDDM), des permissions similaires sont accordées :

Leçon 2, pages 2-19 et 2-20

- Remplacer le deuxième paragraphe de la section « La détermination de la responsabilité » par celui-ci :

Les provinces qui accordent une IDDM emploient des règles de détermination de la responsabilité pour établir les dommages occasionnés à un automobile. Le Québec procède d'une façon similaire en utilisant un barème de responsabilité. Chaque province a sa propre version des règles incluses dans les règlements afférents à la loi sur les assurances de la province en question. La Colombie-Britannique n'a pas recours à des règles de détermination de la responsabilité étant donné qu'il est obligatoire d'avoir une garantie de base couvrant les dommages au véhicule. L'Insurance Corporation of British Columbia est la seule à fournir cette sorte de garantie et, par conséquent, c'est elle qui détermine la responsabilité. La figure illustrant la règle de détermination de la responsabilité en cas de collision survenue lorsqu'une automobile s'engage sur la chaussée à partir d'une place de stationnement ou d'une allée privée donne un exemple de la façon dont les règles de détermination de la responsabilité sont appliquées. Les règles de détermination de la responsabilité des divers territoires de compétence établissent la responsabilité d'une manière similaire à celle-ci, mais la détermination de la responsabilité pourrait être différente dans d'autres cas. Le gestionnaire de sinistres se rapporte aux règles de la province ou du territoire où l'accident ou le sinistre a eu lieu pour déterminer la responsabilité. Les règles fonctionnent selon le même principe.

- Mettre à jour la section « Figure » comme suit :
 - remplacer le titre de la figure par « Règle de détermination de la responsabilité en cas de collision survenue lorsqu'une automobile s'engage sur la chaussée à partir d'une place de stationnement ou d'une allée privée »;
 - supprimer la phrase « Source : Adaptation du paragraphe 7(1) du Règlement 668, R.R.O. 1990. » du point 1;
 - remplacer la référence de la source par « Adaptation des paragr. 7(2) et 7(3) du R.R.O. 1990, Règl. 668, *Règles de détermination de la responsabilité*; des paragr. 9(1), 9(2) et 9(3) du règlement de l'Alberta 2021-132 sur l'indemnisation directe en cas de dommages matériels; et des paragr. 9(1), 9(2) et 9(3) du règlement du Nouveau-Brunswick 2004-141, *Règlement sur la détermination de la responsabilité*. »
- Remplacer l'avant-dernier paragraphe de la page 2-20 par celui-ci :
 - Les dispositions des règles sur l'indemnisation directe s'appliquent si au moins deux automobiles sont assurés aux termes d'une police d'assurance consentie par un assureur titulaire d'un permis l'autorisant à faire souscrire de l'assurance dans le territoire de compétence où a eu lieu l'accident et qui offre l'IDDM (ou un assureur qui a déposé une souscription auprès de l'autorité de régulation des assurances du territoire en question et qui

est lié par l'IDDM). Lorsqu'un conducteur est accusé d'infractions particulières relatives à la conduite d'un véhicule ou si le sinistre implique une automobile et d'autres biens, comme un bâtiment ou un pont, les règles de détermination de la responsabilité ne s'appliquent pas et la responsabilité est établie selon les règles du droit commun.

LEÇON 3

Leçon 3, page 3-4

Remplacer le paragraphe commençant par « La garantie Indemnités d'accident est obligatoire [...] », figurant en haut de la page, par le paragraphe suivant : « La garantie Indemnités d'accident est obligatoire dans toutes les provinces et tous les territoires, sauf à Terre-Neuve-et-Labrador, où elle est facultative. »

Leçon 3, page 3-4

Supprimer la section intitulée « Les personnes assurées au titre de la garantie Indemnités d'accident ».

Leçon 3, page 3-9

Remplacer la deuxième phrase de la section « Introduction » par les deux phrases suivantes : « Elle est obligatoire dans la plupart des provinces de l'Atlantique. Elle n'est pas obligatoire à Terre-Neuve-et-Labrador, où il s'agit d'une garantie facultative. »

LEÇON 4

Leçon 4, pages 4-6 et 4-7

Supprimer la section intitulée « Les Fonds d'indemnisation des victimes d'accidents d'automobile ».

Leçon 4, page 4-10

Remplacer l'avant-dernier point de la deuxième liste à puces par ce qui suit : « L'indemnité payable en cas de dommages occasionnés au véhicule et à son contenu est assujettie à une franchise de 250 \$. »

Leçon 4, page 4-17

- Dans l'exercice n° 1, remplacer la question 3 a) par celle-ci : « Exposez brièvement le but des protocoles de diagnostic et de traitement en cas de blessures mineures de la Nouvelle-Écosse. (5 points) »
- Dans l'exercice n° 1, modifier les points attribués à la question 3 c). Dorénavant, cinq points sont attribués à cette question.

LEÇON 5

Leçon 5, page 5-4

Remplacer le premier paragraphe de la page par le paragraphe suivant :

Le libellé des formulaires d'assurance automobile des propriétaires étant différent d'une province ou d'un territoire à l'autre, la garantie couvrant les dommages occasionnés au véhicule assuré est énoncée à l'article 7 du formulaire d'assurance de l'Ontario et au chapitre C des formulaires de l'Alberta, de l'Île-du-Prince-Édouard, du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Écosse, du Nunavut, de Terre-Neuve-et-Labrador, des Territoires du Nord-Ouest et du Yukon. Dans le formulaire d'assurance offert au Québec, elle figure au chapitre B. En Colombie-Britannique, au Manitoba et en Saskatchewan, elle fait partie des garanties fournies par l'assureur d'État. Elle comporte quatre divisions :

LEÇON 6

Leçon 6, page 6-7

Remplacer le deuxième paragraphe de la section « Introduction » par le paragraphe suivant :

Le formulaire de proposition utilisé doit être approuvé par le surintendant provincial des assurances. Dans les quatre provinces de l'Atlantique, le formulaire accepté est celui qui correspond au formulaire standard d'assurance automobile (formule des propriétaires) (SAF 1) utilisé. Il existe des formulaires supplémentaires dont l'usage a été approuvé pour les véhicules utilitaires ou publics. La proposition fournit au courtier ou à l'agent et à l'assureur les renseignements requis pour établir le contrat d'assurance et déterminer la **prime** à exiger.

LEÇON 8

Leçon 8, page 8-3

Remplacer le dernier paragraphe de la section « Introduction » par la phrase suivante : « Dans la section qui suit, nous exposons brièvement les dispositions légales énoncées dans les lois sur les assurances des provinces de l'Atlantique. »

Leçon 8, page 8-4

- Remplacer le grand titre figurant au milieu de la page par ce qui suit : « Les dispositions légales à l'Île-du-Prince-Édouard, au Nouveau-Brunswick, en Nouvelle-Écosse et à Terre-Neuve-et-Labrador ».
- Remplacer la première phrase suivant le titre par la phrase suivante : « Les dispositions légales énoncées dans la police SPF 1 en usage à l'Île-du-Prince-Édouard, au Nouveau-Brunswick, en Nouvelle-Écosse et à Terre-Neuve-et-Labrador sont les mêmes, soit : ».

Leçon 8, pages 8-5 et 8-6

Remplacer la section intitulée « Usages interdits à l'assuré » par ce qui suit :

Usages interdits à l'assuré

La garantie ne joue pas si l'assuré conduit le véhicule :

- sans être autorisé à conduire (il n'a pas de permis de conduire, son permis de conduire a été suspendu ou est expiré) ou lorsqu'une ordonnance du tribunal lui interdit de conduire un véhicule;
- sans être qualifié pour conduire (il ne sait pas conduire ou ne possède pas un permis de la bonne classe pour conduire le véhicule);
- lorsqu'il n'a pas atteint l'âge minimum auquel un permis peut lui être délivré, selon la loi de la province ou du territoire où il réside;
- à des fins illicites de commerce ou de transport;
- dans une course ou une épreuve de vitesse.

Selon le principe de la responsabilité absolue, la garantie Responsabilité civile prévoit que l'assureur est obligé de verser une indemnité à un tiers ayant subi des dommages corporels (si l'assuré est responsable) jusqu'à concurrence du montant minimum obligatoire; mais l'assureur a ensuite le droit d'obtenir auprès de l'assuré un remboursement de la somme versée.

Les stipulations relatives au permis de conduire se rapportent à la conduite d'un véhicule sur la voie publique. Une personne qui conduit une automobile hors de la voie publique, sur un chemin privé ou dans un champ par exemple, n'est pas obligée d'avoir un permis de conduire, ni d'avoir atteint l'âge légal. Donc, pour éviter tout malentendu quant à l'application de la garantie, la police indique clairement que l'assuré doit être autorisé à conduire, ce qui signifie qu'il doit être physiquement apte et autorisé par la loi à conduire.

Le transport de marchandises volées et la conduite d'un véhicule là où l'usage en est interdit sont des exemples de commerce ou de transport illicites. Pour savoir si le commerce ou le transport est illicite, il suffit de déterminer si l'activité en cause est légale ou non.

Leçon 8, page 8-9

Remplacer la dernière phrase de la section intitulée « Prescription des actions » par ce qui suit : « Dans les provinces de l'Atlantique, le délai est de deux ans. »

Leçon 8, pages 8-10 à 8-13

- Supprimer la totalité de la section intitulée « Les dispositions légales à l'Île-du-Prince-Édouard », jusqu'à la section « Résumé ».
- Remplacer le texte de la section « Résumé » par ce qui suit : « Les dispositions légales comportent des définitions et des règles applicables à tous les contrats d'assurance automobile. Elles visent à protéger les droits de l'assuré et ceux de l'assureur en énonçant clairement les obligations de chaque partie en certaines circonstances. »

LEÇON 9

Leçon 9, page 9-16

Dans le troisième paragraphe de la section « Introduction », supprimer la phrase suivante : « Il n'existe actuellement pas de service de transport collaboratif dans les provinces de l'Atlantique; le sujet fait l'objet de discussions dans certains territoires de compétence, mais aucune réglementation afférente n'a encore vu le jour. »

Leçon 9, page 9-18

- Remplacer la première phrase du paragraphe qui suit le titre Le transport collaboratif : une assurance pour les chauffeurs par : « Dans les règlements de l'Ontario, on emploie le terme « services de covoiturage commercial » pour désigner l'usage d'un véhicule personnel à des fins de transport rémunéré de passagers et dont le conducteur utilise une application ou un système en ligne pour offrir ce service. »
- Remplacer la mention « SEF 6 en Alberta » qui se trouve dans le deuxième paragraphe après le titre « Le transport collaboratif : une assurance pour les chauffeurs » par : « AB-SEF 6 en Alberta ».

Leçon 9, page 9-20

- Dans la section intitulée « La réglementation provinciale relative au transport collaboratif », la deuxième phrase devrait désormais se lire comme suit : « Par la suite, la Colombie-Britannique, l'Île-du-Prince-Édouard, le Manitoba, le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Écosse et la Saskatchewan ont mis en œuvre leur propre approche. »
- Remplacer le deuxième paragraphe de la section sur l'Alberta par ce qui suit :
Ce formulaire permet d'assurer en entier une SRT comme Uber. Toute SRT qui exerce ses activités en Alberta doit s'assurer que tous les véhicules utilisés à des fins de transport collaboratif par l'entremise de son application sont assurés. Il est possible pour une SRT de contracter une assurance en souscrivant une police SPF 9, ou le propriétaire du véhicule peut contracter une police SPF 1 en plus d'un avenant Automobiles de transport en commun (AB-SEF 6C) qui est une sorte d'assurance pour entreprise. Les propriétaires de véhicules sont tenus d'aviser leur propre compagnie d'assurance qu'ils offrent un service de transport collaboratif dans le cadre d'une entente avec une SRT. Les assureurs peuvent exiger une surprime, mais ne sont pas tenus d'assurer les chauffeurs offrant un service de transport collaboratif.

Leçon 9, page 9-22

Remplacer le paragraphe de la section sur le Québec par ce qui suit :

Au Québec, les services de transport par taxi et les services de transport collaboratif urbains doivent être gérés par des répondants, comme une coopérative de propriétaires de taxi ou un fournisseur de services demandés par application mobile. Les conducteurs offrant des services de taxi et de transport collaboratif n'ont pas besoin d'une plaque d'immatriculation particulière.

L'avenant F.A.Q. N° 48, *Transport rémunéré de personnes par automobile*, peut être employé par les assureurs du Québec afin d'offrir une protection à un chauffeur inscrit du moment où il se rend disponible pour effectuer du transport rémunéré de personnes (Phase 1) jusqu'à ce que le passager sorte du véhicule (Phase 3).

Leçon 9, page 9-21

Ajouter la section qui suit après celle sur le Manitoba :

Au Nouveau-Brunswick, en Nouvelle-Écosse, à l'Île-du-Prince-Édouard et à Terre-Neuve-et-Labrador

Tout comme en Alberta, au lieu de laisser aux propriétaires de véhicules la responsabilité de souscrire leur propre assurance, le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Écosse, l'Île-du-Prince-Édouard et Terre-Neuve-et-Labrador exigent que les SRT assurent leurs chauffeurs, pour faire en sorte que les personnes offrant un service de transport collaboratif soient adéquatement protégées. Les organismes de réglementation de chacune de ces provinces ont approuvé leur propre version du formulaire SPF 9.

Toute SRT qui exerce ses activités dans ces provinces doit souscrire une police SPF 9. Celle-ci couvre automatiquement tous les chauffeurs qui sont sous contrat avec la SRT, pendant qu'ils exercent leurs activités de transport collaboratif. Elle comporte les garanties Indemnités d'accident, Indemnisation directe en cas de dommages matériels (IDDM), Responsabilité civile et Non-assurance des tiers ainsi qu'une garantie facultative couvrant les dommages subis par le véhicule assuré. Les propriétaires de véhicules sont tenus d'aviser leur propre compagnie d'assurance qu'ils offrent un service de transport collaboratif dans le cadre d'une entente avec une SRT. Les assureurs peuvent exiger une surprime, mais ne sont pas tenus d'assurer les chauffeurs offrant un service de transport collaboratif.

Leçon 9, page 9-24

Remplacer le deuxième et dernier paragraphe de la section « Résumé » par le paragraphe suivant :

Le transport collaboratif est un système basé sur un site Web ou une application mobile qui permet à des particuliers de réserver une place à bord de véhicules privés, conduits par leur propriétaire, afin d'y voyager gratuitement ou contre rémunération. L'autopartage est un système basé sur un site Web ou une application mobile qui permet de mettre en relation des propriétaires et des locataires de véhicule; on emploie parfois les expressions « location de voiture entre particuliers » et « partage de véhicule » pour désigner cette notion. Ces deux usages sont expressément exclus aux termes des dispositions diverses, définitions et exclusions de la formule des propriétaires. Les conducteurs qui souhaitent s'adonner à ces activités doivent aviser leur assureur et se procurer des garanties supplémentaires afin de couvrir ce risque. Dans les provinces qui ont institué un régime gouvernemental d'assurance automobile, les propriétaires de véhicules qui s'adonnent au transport collaboratif doivent veiller à ce que leur véhicule soit tarifé en conséquence et à se conformer aux exigences prévues (l'autopartage n'est pas entièrement couvert au Manitoba et en Saskatchewan). Ce ne sont pas tous les assureurs qui couvrent ces risques.

LEÇON 10

Leçon 10, page 10-16

Remplacer le point 2 de la section intitulée « L'avenant relatif à la responsabilité civile pour dommages à des véhicules n'appartenant pas à l'assuré et aux autres garanties lorsque les personnes assurées conduisent d'autres automobiles » par ce qui suit :

2. Il fait en sorte que la garantie Responsabilité civile, qui couvre l'assuré désigné et son conjoint au titre du libellé de police de base, s'étende aux personnes dont le nom figure dans l'avenant. Cet avenant est utilisé lorsqu'un véhicule loué est susceptible d'être conduit par une personne autre que l'assuré désigné ou son conjoint. Bien que la garantie consentie au titre de la police des propriétaires puisse s'étendre aux personnes qui conduisent le véhicule avec le consentement de l'assuré, la garantie accordée au moyen de l'avenant FAS 27 n'est pas élargie de la même façon : seules les personnes énumérées sur l'avenant sont couvertes. Voir

l'exemple intitulé La protection apportée par l'avenant FAS 27 sur le plan de la responsabilité civile.

Leçon 10, page 10-22

Remplacer la section intitulée « L'avenant relatif à la franchise en cas d'incendie » par ce qui suit :

L'avenant relatif à la franchise en cas d'incendie et l'avenant relatif à la franchise en cas d'incendie ou de vol

Aux termes du contrat standard d'assurance automobile, formule des propriétaires, utilisé dans la plupart des provinces et territoires, la franchise ne s'applique habituellement pas en cas de sinistre attribuable à l'incendie ou à la foudre, ni en cas de vol du véhicule entier. On peut annexer à la police un avenant relatif à la franchise en cas d'incendie ou de vol (FMPO 40 en Ontario, FAQ 40 au Québec et FAS 40 dans les autres provinces et territoires) pour que la franchise stipulée à la garantie Tous risques, Risques multiples (Accidents sans collision ni versement, au Nouveau-Brunswick) ou Risques spécifiés s'applique en cas de sinistre causé par l'incendie ou en cas de vol. En Ontario, cet avenant s'appelle simplement Franchise incendie, étant donné qu'aux termes de la formule des propriétaires de l'Ontario, la franchise s'applique en cas de vol du véhicule entier.

Cet avenant est habituellement annexé aux contrats d'assurance des propriétaires couvrant des véhicules récréatifs (comme des VTT).

On trouve également au Québec l'avenant Modification aux franchises (FAQ 41), qui sert à apporter d'autres modifications aux franchises prévues au contrat.

LEÇON 11

Leçon 11, page 11-4

Remplacer les deux paragraphes de la section intitulée « Les lois provinciales et territoriales sur la sécurité routière » par ce qui suit :

Les lois provinciales et territoriales sur la sécurité routière

De façon générale, les lois provinciales et territoriales sur la sécurité routière (le Code de la sécurité routière ainsi que les lois équivalentes) régissent l'enregistrement et l'immatriculation des véhicules motorisés, la délivrance des permis de conduire et l'utilisation de véhicules sur les chemins publics. Depuis longtemps, ces lois jouent également un rôle dans le contexte de l'assurance automobile, en ce qui a trait aux exigences relatives à la preuve de solvabilité et à la responsabilité en matière de sécurité. Certaines provinces et certains territoires ont un *Code de la route* (comme en Ontario, à l'Île-du-Prince-Édouard et à Terre-Neuve-et-Labrador), tandis que d'autres ont une *Traffic Safety Act* (comme en Alberta, en Nouvelle-Écosse et au Nunavut), une *Loi sur les véhicules à moteur* (comme au Nouveau-Brunswick) ou un autre texte de loi qui joue un rôle similaire.

Les lois sur les assurances et les lois sur la sécurité routière sont devenues étroitement liées. Des sanctions peuvent être imposées aux automobilistes qui conduisent des véhicules non assurés. De nombreux règlements rattachés aux lois portant sur la sécurité routière possèdent la même force de loi que ces dernières et portent sur divers sujets tels que les phares, les freins, les permis spéciaux, les points d'inaptitude, les ceintures de sécurité, les sièges de sécurité pour enfant, les casques de motocyclistes et la vérification de la sécurité des véhicules.

Leçon 11, page 11-5

Dans la section intitulée « Les autorités de réglementation des assurances au Canada Atlantique », remplacer la liste à puces ainsi que le dernier paragraphe de la section par ce qui suit :

- Île-du-Prince-Édouard : Office of the Superintendent of Insurance
- Nouveau-Brunswick – Commission des services financiers et des services aux consommateurs

- Nouvelle-Écosse – Office of the Superintendent of Insurance
- Terre-Neuve-et-Labrador : Digital Government and Service NL

Au Canada atlantique, les commissions de réglementation sont formées en vertu de la loi sur les assurances de chaque province. Ces commissions exercent une surveillance sur la délivrance des permis et la réglementation des agents, des courtiers et des experts en sinistres indépendants qui exercent dans la province en cause. Les organismes de réglementation sont habilités à enquêter sur les plaintes déposées contre les agents et courtiers d'assurance, les agences, les experts en sinistres indépendants et les bureaux d'experts indépendants, et à déterminer s'il y a eu violation de la loi sur les assurances applicable ou de ses règlements d'application.

LEÇON 12

Leçon 12, page 12-4

Apporter les changements suivants dans le tableau :

- supprimer la première rangée (Fondement juridique de la responsabilité);
- Colombie-Britannique, Garanties minimales obligatoires : Responsabilité civile, Indemnités d'accident, Garantie de base couvrant les dommages au véhicule, Non-assurance des tiers et Sous-assurance des tiers;
- Manitoba, Montants minimums : Responsabilité civile : 500 000 \$;
- déplacer « Alberta » pour l'ajouter au titre de la colonne nommée « Nouvelle-Écosse/Nouveau-Brunswick/Île-du-Prince-Édouard »; dans cette colonne, ajouter ce qui suit à l'entrée « Indemnisation directe en cas de dommages matériels » : (en Alberta, obligatoire par défaut, mais les assurés ont un droit de renonciation); remplacer le texte sur la responsabilité civile figurant dans la dernière rangée par « Alb./N.-B./Î.-P.-É. : 200 000 \$ ».

Leçon 12, page 2-7

Ajouter « (en Alberta, garantie obligatoire par défaut, mais les assurés ont un droit de renonciation; [...] » au début du texte entre parenthèses du troisième point de la liste à puces.

Leçon 12, pages 12-9 et 12-10

- Remplacer la deuxième liste à puces par celle-ci :
 - Responsabilité civile
 - Indemnités d'accident
 - Garantie de base couvrant les dommages au véhicule
 - Sous-assurance des tiers
- Remplacer la liste à puces suivante par celle-ci :
 - Montants élevés d'assurance de la responsabilité civile
 - Extension de la garantie Sous-assurance des tiers
 - Garanties Collision, Tous risques ou Risques spécifiés en cas de dommages matériels
 - Garantie en cas d'accident avec délit de fuite (si l'assuré n'a pas souscrit la garantie Collision)
 - Divers avenants
- Supprimer le paragraphe qui précède la section sur le Québec.

Leçon 12, page 12-14

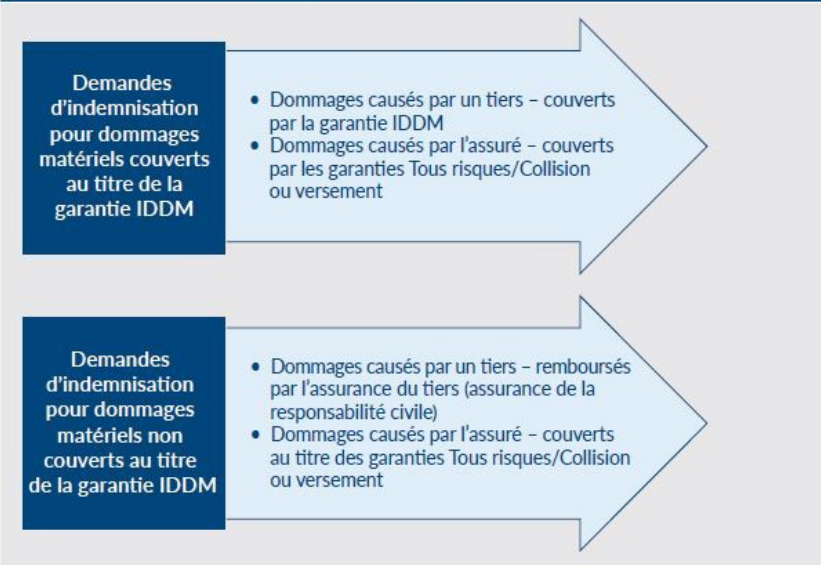
Supprimer la figure intitulée « L'indemnisation avec ou sans égard à la responsabilité en cas de dommages matériels au Canada ».

Leçon 12, page 12-14

- Remplacer le titre figurant dans le milieu de la page par « Les régimes d'indemnisation directe ».
- Remplacer la quatrième phrase du premier paragraphe figurant sous le nouveau titre par ce qui suit : « Dans les territoires de compétence où l'on retrouve un système complet d'indemnisation fondé sur la responsabilité délictuelle, la partie responsable doit payer pour les dommages qu'elle a causés aux biens d'une autre personne du fait de l'utilisation négligente du véhicule. »
- Ajouter la figure intitulée « Demandes d'indemnisation – Dommages couverts et non couverts au titre de la garantie IDDM ».

Figure

Demands d'indemnisation – Dommages couverts et non couverts au titre de la garantie IDDM



- Remplacer le deuxième paragraphe par ce qui suit :
Un régime d'indemnisation directe des dommages matériels occasionnés à un véhicule reposant sur la garantie d'IDDM est en vigueur en Alberta, à l'Île-du-Prince-Édouard, au Nouveau-Brunswick, en Nouvelle-Écosse, en Ontario et à Terre-Neuve-et-Labrador. La Colombie-Britannique a institué un régime d'indemnisation directe se fondant sur la garantie de base couvrant les dommages au véhicule. Quant au Québec, il offre un régime d'indemnisation directe en vertu de la convention d'indemnisation directe (CID). Dans les provinces ayant opté pour l'IDDM, on détermine la responsabilité en vertu de la loi sur les assurances applicable et des règles de détermination de la responsabilité établies par la loi; les sinistres sont réglés en fonction de ces règles. Les assureurs doivent attribuer la responsabilité d'après la position des véhicules au moment du sinistre. Une fois la responsabilité déterminée, c'est l'assureur qui paie pour les dommages matériels causés par un tiers ayant fait preuve de négligence. En vertu des règles d'indemnisation directe des dommages matériels, les assurés ne sont pas autorisés à poursuivre un tiers responsable de dommages matériels. Les assureurs doivent appliquer les règles de détermination de la responsabilité, mais l'entente conclue entre les assureurs ne s'applique pas aux assurés. Ainsi, en présence de circonstances particulières indépendantes de la volonté de l'assureur, l'assuré peut intenter une action contre son propre assureur dans le but de faire renverser la décision par les tribunaux et donc d'éliminer un accident avec responsabilité de son dossier. En Colombie-Britannique, on détermine la responsabilité en ayant recours au processus établi par l'ICBC, et au Québec, on utilise le Barème de responsabilité.

Leçon 12, page 12-17

- Remplacer le titre par « Les systèmes fondés sur la responsabilité ».
- Remplacer le premier paragraphe de cette section par le suivant :
Le Nunavut, les Territoires du Nord-Ouest et le Yukon ont adopté un régime d'assurance automobile qui est fondé sur la responsabilité délictuelle (ou responsabilité pour acte dommageable); dans ces territoires de compétence, l'assurance automobile est uniquement consentie par des compagnies d'assurance privées. L'Alberta a un régime d'indemnisation

directe en cas de dommages matériels, mais utilise un régime fondé sur la responsabilité pour d'autres types de sinistres. Selon ces régimes, les indemnités sont fondées sur la responsabilité et les victimes ont accès au système de justice civile pour obtenir réparation.

Leçon 12, pages 12-19 et 12-20

Supprimer la section intitulée « Le régime d'assurance gouvernemental de la Colombie-Britannique » ainsi que l'exemple intitulé « Des dommages occasionnés à des véhicules ».

Leçon 12, page 12-20

- Le grand titre doit désormais se lire comme suit : « Les régimes gouvernementaux sans égard à la responsabilité ». Ajouter la Colombie-Britannique à la Saskatchewan et au Manitoba, dans les deux premiers paragraphes de la section intitulée « Les régimes gouvernementaux sans égard à la responsabilité ».
- Ajouter le passage suivant avant la section intitulée « Les sinistres qui surviennent en Saskatchewan » :

Les sinistres qui surviennent en Colombie-Britannique

Le régime Autoplan de base couvre le propriétaire du véhicule assuré et tout autre conducteur autorisé ayant son permis de conduire à l'égard de la responsabilité civile; il fournit également une garantie Indemnités d'accident et une garantie de base couvrant les dommages au véhicule. Voir l'exemple intitulé Des dommages occasionnés à des véhicules.

Exemple : Des dommages occasionnés à des véhicules

Mary et Elena sont impliquées dans un accident survenu à une intersection, en Colombie-Britannique. Les deux ont une assurance automobile de base fournie par le régime Autoplan, soit une garantie Indemnités d'accident, une garantie de base couvrant les dommages au véhicule ainsi qu'une garantie Responsabilité civile de 200 000 \$. Elena a également souscrit des garanties facultatives auprès de l'ICBC, dont un montant d'assurance de la responsabilité civile plus élevé (500 000 \$) et une garantie Collision prévoyant une franchise de 300 \$.

Mary est responsable à 60 % de l'accident et Elena l'est à 40 %. Les dommages subis par le véhicule de Mary s'élèvent à 800 \$ et les dommages occasionnés au véhicule d'Elena, à 1 200 \$.

Les indemnités versées par l'assureur seront réparties comme suit :

Mary

Montant versé par le régime Autoplan au titre de la garantie de base couvrant les dommages au véhicule (40 % × 800 \$ [dommages subis par le véhicule de Mary]) = 320 \$
Indemnité totale = 320 \$

Étant donné que Mary n'a pas souscrit la garantie Collision, elle ne recevra pas d'autre somme à l'égard des dommages.

Elena

Montant versé par le régime Autoplan au titre de la garantie de base couvrant les dommages au véhicule (60 % × 1 200 \$ [dommages subis par le véhicule d'Elena]) = 720 \$

Montant versé par le régime Autoplan au titre de la garantie Collision (480 \$ – 120 \$ [40 % de la franchise de 300 \$]) = 360 \$
Indemnité totale = 1 080 \$

Leçon 12, page 12-22

Dans l'exemple intitulé « Des dommages occasionnés à des véhicules », dans le premier paragraphe, remplacer 200 000 \$ par 500 000 \$.

Leçon 12, page 12-26

Remplacer le deuxième et dernier paragraphe de la section « Résumé » par le paragraphe suivant :

Un régime d'indemnisation directe des dommages matériels est en vigueur en Alberta, au Québec, en Colombie-Britannique, à l'Île-du-Prince-Édouard, au Nouveau-Brunswick, en Nouvelle-Écosse, en Ontario et à Terre-Neuve-et-Labrador. La méthode employée pour déterminer la responsabilité varie d'une province à l'autre (les provinces ayant adopté l'indemnisation directe des dommages matériels ont recours aux règles de détermination de la responsabilité, la Colombie-Britannique a recours au processus de détermination de la responsabilité de l'ICBC et au Québec, on utilise un barème de responsabilité). Ces méthodes présentent un certain nombre de cas d'accidents possibles et énoncent les règles de répartition de la responsabilité. En ce qui a trait aux sinistres automobiles, le Nunavut, les Territoires du Nord-Ouest et le Yukon ont adopté un système d'assurance automobile qui est fondé sur la responsabilité délictuelle (ou responsabilité pour acte dommageable); dans ces territoires de compétence, l'assurance automobile est uniquement consentie par des compagnies d'assurance privées. Selon un tel système, les indemnités sont versées en fonction de la responsabilité et les victimes ont accès au système de justice civile pour obtenir réparation.

En Colombie-Britannique, au Manitoba et en Saskatchewan, il existe un régime d'assurance automobile sans égard à la responsabilité, qui est administré par les autorités gouvernementales. Une société d'État assure la bonne marche de chacun de ces régimes de façon analogue à toute autre compagnie d'assurance, mais elle est la seule à fournir certaines garanties de base dans la province où le régime est en vigueur. Au moment de faire immatriculer son véhicule, l'automobiliste doit automatiquement contracter une assurance de base. L'automobiliste peut obtenir un complément de garantie (augmentation des montants de garantie ou réduction de la franchise) par l'entremise de l'organisme d'assurance gouvernemental ou d'assureurs privés.