

Sur le radar :

Perspectives juridiques relatives aux véhicules autonomes

NOVEMBRE 2018

Assurance des véhicules automatisés : le Bureau d'assurance du Canada recommande une « police intégrale »

Le 15 novembre 2018, le Bureau d'assurance du Canada (« BAC ») a publié sa solution de police intégrale pour l'assurance des véhicules automatisés au Canada. Dans son exposé de position intitulé *Auto Insurance for Automated Vehicles: Preparing for the Future of Mobility* (en anglais seulement), le BAC propose un cadre d'assurance qui s'appliquerait aux véhicules des niveaux d'automatisation¹ 3, 4 et 5.

En tant que représentant des compagnies privées d'assurance de biens et de dommages du Canada, le BAC recommande une mise à jour des lois provinciales et territoriales en matière d'assurance ainsi que des normes de sécurité et de cybersécurité fédérales s'appliquant aux véhicules automatisés. Le cadre d'assurance proposé s'apparente au régime d'assurance des véhicules automatisés récemment instauré au Royaume-Uni, que nous avons présenté dans notre [numéro de juillet 2018](#). S'inspirant du modèle d'assurance britannique, le BAC propose la mise en place d'une police d'assurance auto intégrale, qui offrira une protection peu importe si le véhicule est conduit manuellement ou en mode automatique au moment d'un accident. Ce concept découle de considérations de principe visant à faire en sorte que les victimes d'un accident impliquant un véhicule automatisé soient indemnisées équitablement et rapidement de leurs dommages, particulièrement lorsqu'il est prévu que le règlement des demandes d'indemnité sera plus long par voie de litige en responsabilité du fait du produit et lorsque l'accident n'est pas couvert par les polices classiques.

Les principales caractéristiques du cadre proposé par le BAC sont les suivantes :

- Les parties lésées peuvent demander réparation au propriétaire et à l'utilisateur du véhicule fautif de la manière traditionnelle, mais la police qui protège ces derniers s'applique que l'accident ait été causé par le conducteur ou par la technologie automatisée. Autrement dit, la partie lésée n'a pas à poursuivre le constructeur automobile ou le fournisseur de technologies, qui peuvent en réalité être partiellement ou entièrement responsables de l'accident.
- La police d'assurance intégrale dédommage également les personnes lésées dans une collision causée par une cyberattaque contre la technologie automatisée du véhicule.
- La responsabilité de l'assureur est toutefois limitée au minimum légal en cas d'accident causé par le fait que [TRADUCTION] « le propriétaire ou l'utilisateur du véhicule a contourné les logiciels essentiels à la sécurité ou négligé de les maintenir ». Comme nous l'avons mentionné dans notre analyse du modèle britannique, la loi du Royaume-Uni semble indiquer que la protection *pourrait* être exclue ou limitée en cas d'accident causé par des « modifications logicielles non autorisées » ou par le fait d'avoir négligé d'effectuer des « mises à jour logicielles qui sont essentielles à la sécurité » et que « l'assuré sait ou devrait raisonnablement savoir essentielles à la sécurité »². Comme le législateur britannique, le BAC considère qu'une mise à jour logicielle est « essentielle à la sécurité » dans les cas où il serait dangereux d'utiliser le véhicule sans elle.

- Après avoir fait un paiement à la partie lésée (vraisemblablement à la suite d'un règlement ou d'un jugement), l'assureur peut tenter une action contre la partie responsable de la collision, comme le constructeur du véhicule ou le fournisseur de technologies.
- Toute réclamation de l'assureur contre un constructeur automobile ou un fournisseur de technologies est assortie d'une franchise (pas encore déterminée) servant vraisemblablement à décourager les petites réclamations dont le règlement serait coûteux.
- Toute réclamation d'un assureur (après le paiement à la partie lésée) contre un constructeur automobile ou un fournisseur de technologies est réglée au moyen d'un nouveau processus d'arbitrage obligatoire, et le droit des parties de se pourvoir devant un tribunal est limité aux questions de droit.
- Une personne lésée peut toujours, comme pour toute affaire délictuelle, décider de poursuivre le constructeur du véhicule ou le fournisseur de technologies, mais il semble que cela ne soit nécessaire que si le montant réclamé dépasse les montants de garantie prévus par la police.

Pour que la solution de police intégrale soit viable, le BAC recommande en outre une entente de partage des données, aux termes de laquelle le constructeur automobile mettrait certaines données visées par règlement à la disposition des propriétaires de véhicule et/ou de leur assureur. Bien que la loi britannique soit muette sur cette question, le BAC recommande la mise à disposition des données suivantes, qui aideraient à déterminer si l'accident est survenu pendant que le véhicule était en mode automatique et à établir le degré de responsabilité de la personne assise dans le siège du conducteur :

- *GPS – référence temporelle de l'événement*
- *GPS – emplacement du véhicule au moment de l'événement*
- *Mode automatique (activé/désactivé)*
- *Stationnement automatique (activé/désactivé)*
- *Référence temporelle du passage au mode automatique*
- *Rapport sur l'utilisation du volant, des freins, de l'accélérateur et des clignotants par le conducteur*
- *Temps écoulé depuis la dernière intervention du conducteur*
- *Présence d'une personne sur le siège du conducteur*
- *État de la ceinture du conducteur (bouclée ou non)*
- *Vitesse*
- *Avertissements ou notifications du véhicule au conducteur*

Le BAC favorise un processus de partage des données qui éviterait d'imposer un « fardeau administratif » aux constructeurs automobiles, aux propriétaires ou aux assureurs. Même si le BAC ne réclame pas dans son exposé de position une obligation légale de capter les données et d'y donner accès, soulignons que l'approche législative a été adoptée par certains pays, dont l'Allemagne, où les véhicules doivent être munis de capteurs de données qui aident à déterminer qui du système ou de l'humain avait le contrôle du véhicule au moment de l'accident.

Dans son exposé, le BAC recommande également au gouvernement fédéral de créer, au titre de la *Loi sur la sécurité automobile*, des normes concernant la technologie automatisée, afin de rassurer la population quant au fonctionnement sécuritaire des véhicules qui en sont dotés.

Il faudra voir dans quelle mesure les gouvernements provinciaux, territoriaux et fédéral tiendront compte du cadre réglementaire du BAC pour déterminer la meilleure façon de répondre à l'essor et au déploiement des véhicules automatisés au Canada. Bien d'autres questions demeurent en suspens quant à la meilleure approche pour le Canada, mais l'exposé du BAC devrait à tout le moins faire avancer la discussion entre toutes les parties concernées. Car rappelons-le : ce n'est qu'une question de temps avant que les véhicules automatisés soient répandus sur nos routes.

Auteurs

Robert Love et Edona Vila

Chaque mois, dans notre publication Sur le radar : Perspectives juridiques relatives aux véhicules autonomes, nous nous penchons sur l'incidence systématique de ces véhicules sur l'ensemble des secteurs d'activité afin d'aider nos clients à affronter les défis juridiques et réglementaires que pose cette nouvelle réalité.

Vous avez des questions ou des commentaires? Nous serions heureux de vous lire. Veuillez nous écrire à AVs@blg.com.

¹ Ces niveaux renvoient aux niveaux d'assistance et d'automatisation des véhicules définis par la Society of Automotive Engineers.

² *Automated and Electric Vehicles Act, 2018*, ch. 18, art. 4

À propos de BLG

Borden Ladner Gervais S.E.N.C.R.L., S.R.L. (BLG) est un grand cabinet juridique canadien qui offre à ses clients une gamme complète de services, principalement en droit des affaires, litige commercial et arbitrage ainsi que propriété intellectuelle. BLG est l'un des premiers cabinets juridiques en importance au pays; il compte plus de 700 avocats, agents de propriété intellectuelle et autres professionnels dans 5 grandes villes du Canada. BLG répond aux besoins de ses clients, que ce soit en matière de litige, de financement ou d'enregistrement de brevets et de marques de commerce.

blg.com/va

Bureaux de BLG

Calgary

Centennial Place, East Tower
520 3rd Avenue S.W.
Calgary, AB, Canada
T2P 0R3

T +1.403.232.9500
F +1.403.266.1395

Montréal

1000, rue De La Gauchetière Ouest
Bureau 900
Montréal, QC, Canada
H3B 5H4

T +1.514-954-2555
F +1.514-879-9015

Ottawa

World Exchange Plaza
100 Queen Street
Ottawa, ON, Canada
K1P 1J9

T +1.613.237.5160
F +1.613.230.8842

Toronto

Bay Adelaide Centre, East Tower
22 Adelaide Street West
Toronto, ON, Canada
M5H 4E3

T 416.367.6000
F 416.367.6749

Vancouver

1200 Waterfront Centre
200 Burrard Street
Vancouver, BC, Canada
V7X 1T2

T 604.687.5744
F 604.687.1415

Les présents renseignements sont de nature générale et ne sauraient constituer un avis juridique, ni un énoncé complet de la législation pertinente, ni un avis sur un quelconque sujet. Personne ne devrait agir ou s'abstenir d'agir sur la foi de ceux-ci sans procéder à un examen approfondi du droit après avoir soupesé les faits d'une situation précise. Nous vous recommandons de consulter votre conseiller juridique si vous avez des questions ou des préoccupations particulières. Borden Ladner Gervais S.E.N.C.R.L., S.R.L. (BLG) ne garantit pas l'exactitude, la validité ni l'exhaustivité des renseignements contenus dans la présente publication. Il est interdit de reproduire, même partiellement, le présent bulletin sans l'autorisation écrite préalable de BLG. Si BLG vous a envoyé cette publication et que vous ne souhaitez plus la recevoir, vous pouvez demander à faire supprimer vos coordonnées de nos listes d'envoi en communiquant avec nous par courriel à unsubscribe@blg.com ou en modifiant vos préférences d'abonnement dans blg.com/MesPreferences. Si vous pensez avoir reçu le présent message par erreur, veuillez nous écrire à communications@blg.com. Pour consulter la politique de confidentialité de BLG relativement aux publications, rendez-vous sur blg.com/fr/ProtectionDesRenseignementsPersonnels.

© 2018 Borden Ladner Gervais S.E.N.C.R.L., S.R.L. Borden Ladner Gervais S.E.N.C.R.L., S.R.L. est une société à responsabilité limitée de l'Ontario.

Avocats | Agents de brevets et de marques de commerce