



**NEW BRUNSWICK
REGULATION 2004-141**

under the

**INSURANCE ACT
(O.C. 2004-532)**

Filed December 23, 2004

Regulation Outline

| | |
|--|-----------|
| Citation. | 1 |
| Definitions. | 2 |
| Act — Loi | |
| centre line — ligne centrale | |
| chain reaction — collision en chaîne | |
| collision — collision | |
| controlled access highway — route à accès limité | |
| damage — dommages | |
| intersection — carrefour | |
| pile-up — carambolage | |
| roadway — chaussée | |
| vehicle — véhicule | |
| Application. | 3 |
| Use of rules and diagrams. | 4 |
| General rule. | 5 |
| More than one rule applies. | 6 |
| Ordinary rules of law. | 7 |
| Rules for automobiles travelling in the same direction and lane. | 8 |
| Idem. | 9, 10, 11 |
| Rules for automobiles travelling in the same direction in adjacent lane. | 12 |
| Idem. | 13 |
| Rules for automobiles travelling in opposite directions. | 14 |
| Rules for automobiles in an intersection. | 15 |
| Idem. | 16, 17 |
| Rules for automobiles in parking lots | 18 |
| feeder lane — allée prioritaire | |
| thoroughfare — allée secondaire | |

**RÈGLEMENT DU
NOUVEAU-BRUNSWICK 2004-141**

pris en vertu de la

**LOI SUR LES ASSURANCES
(D.C. 2004-532)**

Déposé le 23 décembre 2004

Sommaire

| | |
|---|-----------|
| Citation. | 1 |
| Définitions. | 2 |
| carambolage — pile-up | |
| carrefour — intersection | |
| chaussée — roadway | |
| collision — collision | |
| collision en chaîne — chain reaction | |
| dommages — damage | |
| ligne centrale — centre line | |
| Loi — Act | |
| route à accès limité — controlled access highway | |
| véhicule — vehicle | |
| Champ d'application. | 3 |
| Utilisation des règles et vignettes. | 4 |
| Règle générale. | 5 |
| Plus d'une règle s'applique. | 6 |
| Règles ordinaires de droit. | 7 |
| Règles pour automobiles circulant dans le même sens et dans la même voie. | 8 |
| Idem. | 9, 10, 11 |
| Règles pour automobiles circulant dans le même sens et dans des voies adjacentes. | 12 |
| Idem. | 13 |
| Règles pour automobiles circulant en sens inverses. | 14 |
| Règles pour automobiles aux carrefours. | 15 |
| Idem. | 16, 17 |
| Règles pour automobiles dans les terrains de stationnement. | 18 |
| allée prioritaire — thoroughfare | |
| allée secondaire — feeder lane | |

| | | | |
|---|---------|---|---------|
| Rules for other circumstances. | .19 | Règles pour autres circonstances. | .19 |
| Idem. | .20, 21 | Idem. | .20, 21 |
| Rules when a driver is charged with a driving offence | .22 | Règles lorsque conducteur est accusé d'une infraction relative à la | |
| Commencement. | .23 | conduite. | .22 |
| | | Entrée en vigueur. | .23 |

Under section 254.2 of the *Insurance Act*, the Lieutenant-Governor in Council makes the following Regulation:

Citation

1 This Regulation may be cited as the *Fault Determination Regulation - Insurance Act*.

Definitions

2 The following definitions apply in this Regulation.

“Act” means the *Insurance Act*. (*Loi*)

“centre line” means

(a) a single or double, solid or broken line marked in the middle of the roadway, or

(b) if no line is marked, the middle of the roadway measured from the curbs, or in the absence of curbs, from the edges of the roadway, except when a portion of the roadway is obstructed by parked vehicles, a snowbank, or other object blocking traffic on an extended portion of the roadway, as long as two-way traffic in that portion of the roadway is still possible without difficulty, in which case the centre line is the middle of that portion of the roadway that is left unobstructed, or

(c) where on a laned roadway there are more lanes available for traffic in one direction than the other direction, the line dividing the lanes for traffic in different directions. (*ligne centrale*)

“chain reaction” means a series of successive impacts among 3 or more vehicles travelling in the same direction one behind the other in the same lane. (*collision en chaîne*)

“collision” means

(a) impact between 2 or more vehicles or parts of vehicles being detached without the involvement of the insured, or

(b) impact between a vehicle and the load of another vehicle. (*collision*)

En vertu de l'article 254.2 de la *Loi sur les assurances*, le lieutenant-gouverneur en conseil établit le règlement suivant :

Citation

1 Le présent règlement peut être cité sous le titre : *Règlement de détermination de la responsabilité - Loi sur les assurances*.

Définitions

2 Les définitions suivantes s'appliquent au présent règlement.

« carambolage » Une situation où la responsabilité ne peut être établie, résultant d'une série de contacts entre trois véhicules ou plus circulant dans des voies différentes. (*pile-up*)

« carrefour » La superficie délimitée par les lignes de démarcation latérales de deux ou plusieurs chaussées ou voies de terrains de stationnement qui se joignent à un angle d'une part et par les lignes tirées à angle droit à travers chacune de ces chaussées ou voies de terrain de stationnement à partir des points où ces lignes de démarcation latérales s'entrecroisent ou se rencontrent d'autre part. (*intersection*)

« chaussée » La partie carrossable d'une route, hormis l'accotement sauf s'il est asphalté. (*roadway*)

« collision » L'un des incidents suivants :

a) le contact de deux ou plusieurs véhicules ou parties de véhicules détachés indépendamment de la volonté de l'assuré;

b) le contact d'un véhicule et le chargement à bord d'un autre véhicule. (*collision*)

« collision en chaîne » Une série de contacts entre trois véhicules ou plus, circulant les uns derrière les autres, dans la même direction et dans une même voie, entrant en collisions successives. (*chain reaction*)

« dommages » Désigne soit :

a) les dommages subis par un véhicule assuré;

b) la perte d'utilisation du véhicule assuré;

“controlled access highway” means a highway designated by a Regulation made under section 38 of the *Highway Act*. (*route à accès limité*)

“damage” means

- (a) damage caused to an insured vehicle,
- (b) loss of use of an insured vehicle,
- (c) loss of or damage to property owned by an insured while being transported in the vehicle. (*dommages*)

“intersection” means the area enclosed within the lateral boundary lines of 2 or more roadways, or lanes in parking lots, that join one another at an angle, and lines drawn at right angles across each such roadway, or lane in a parking lot, from the points where such lateral boundary lines intersect. (*carrefour*)

“pile-up” means a situation where liability is undetermined resulting from a series of impacts among 3 or more vehicles travelling in different lanes. (*carambolage*)

“roadway” means that portion of a highway ordinarily used for vehicular travel, exclusive of the shoulder unless the shoulder is paved. (*chaussée*)

“vehicle” means an automobile as defined in section 1 of the Act. (*véhicule*)

Application

3 This Regulation applies to all vehicles except a vehicle exempted from registration under the *Motor Vehicle Act*, unless that vehicle is insured by a motor vehicle liability policy.

Use of rules and diagrams

4(1) An insurer shall determine the degree of fault of an insured for loss or damage arising directly or indirectly from the use or operation of an automobile in accordance with these rules.

4(2) The diagrams in this Regulation are merely illustrative of the situations described in these rules.

c) la perte ou l’endommagement de biens appartenant à l’assuré lors du transport dans le véhicule. (*damage*)

« ligne centrale » Désigne l’une des choses suivantes :

- a) la ligne simple ou double, continue ou pointillée au centre de la chaussée;
- b) lorsque aucune ligne n’est tracée, le milieu d’une chaussée mesuré à partir des bordures ou, à défaut de bordures, à partir des bords de la chaussée, sauf lorsqu’une portion de la chaussée est obstruée par des véhicules stationnés, un amas de neige, ou tout autre objet bloquant la circulation sur une partie prolongée de la chaussée, pourvu que la circulation dans les deux sens puisse se faire sans difficulté. Dans ce dernier cas, la ligne centrale se situe au milieu de la portion de la chaussée demeurant dégagée;
- c) la ligne séparant les voies destinées à la circulation dans un sens des voies destinées à la circulation dans l’autre sens lorsqu’une chaussée à plusieurs voies en comporte davantage pour la circulation dans un sens que dans l’autre. (*centre line*)

« Loi » La *Loi sur les assurances*. (*Act*)

« route à accès limité » Une route désignée en application d’un règlement établi en vertu de l’article 38 de la *Loi sur la voirie*. (*controlled access highway*)

« véhicule » Une automobile selon la définition qu’en donne l’article 1 de la Loi. (*vehicle*)

Champ d’application

3 Le présent règlement s’applique à tout véhicule à l’exception d’un véhicule exempté de l’immatriculation en application de la *Loi sur les véhicules à moteur*, sauf si ce véhicule est assuré par une police de responsabilité pour automobiles.

Utilisation des règles et vignettes

4(1) Un assureur doit établir le degré de responsabilité d’un assuré pour la perte ou le dommage résultant directement ou indirectement de l’usage ou la conduite d’une automobile conformément aux présentes règles.

4(2) Les vignettes dans le présent règlement ne sont données qu’à titre indicatif des situations décrites dans les présentes règles.

General rule

5 The degree of fault of an insured is determined without reference to

(a) the circumstances in which the incident occurs, including weather conditions, road conditions, visibility or the actions of pedestrians, or

(b) the location on the insured's automobile of the point of contact with any other automobile involved in the incident.

More than one rule applies

6(1) If more than one rule applies with respect to the insured, the rule that attributes the least degree of fault to the insured shall be deemed to be the only rule that applies in the circumstances.

6(2) Despite subsection (1), if 2 rules apply with respect to an incident involving 2 automobiles and if under one rule the insured is 100% at fault and under the other the insured is not at fault for the incident, the insured shall be deemed to be 50% at fault for the incident.

Ordinary rules of law

7(1) If an incident is not described in any of these rules, the degree of fault of the insured shall be determined in accordance with the ordinary rules of law.

7(2) If there is insufficient information concerning an incident to determine the degree of fault of the insured, it shall be determined in accordance with the ordinary rules of law unless otherwise required by these rules.

Rules for automobiles travelling in the same direction and lane

8(1) This section applies when automobile "A" is struck from the rear by automobile "B", and both automobiles are travelling in the same direction and in the same lane.

8(2) If automobile "A" is stopped or is in forward motion, the driver of automobile "A" is not at fault and the driver of automobile "B" is 100% at fault for the incident.

Règle générale

5 Le degré de responsabilité d'un assuré est établi sans égard :

a) aux circonstances dans lesquelles l'incident se produit, notamment les conditions météorologiques, l'état de la chaussée, la visibilité ou les actions des piétons;

b) à l'endroit ou l'emplacement, sur l'automobile de l'assuré, du point de contact avec toute autre automobile impliquée dans l'incident.

Plus d'une règle s'applique

6(1) Lorsque plus d'une règle s'applique à l'assuré, seule la règle lui attribuant le moindre degré de responsabilité est retenue.

6(2) Par dérogation au paragraphe (1), dans le cas où deux règles s'appliquent en ce qui a trait à un incident impliquant deux automobiles et où l'assuré serait responsable à 100 % en application de l'une et aucunement responsable en application de l'autre, l'assuré est réputé être responsable à 50 %.

Règles ordinaires de droit

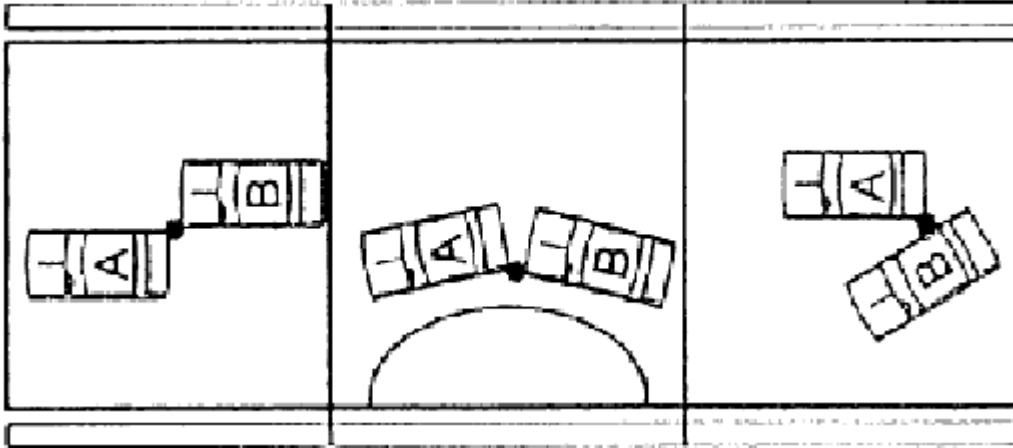
7(1) Lorsqu'un incident n'est pas décrit dans les présentes règles, le degré de responsabilité de l'assuré est déterminé en application des règles ordinaires de droit.

7(2) S'il y a une insuffisance de renseignements au sujet de l'incident afin de déterminer le degré de responsabilité de l'assuré, le degré de responsabilité est déterminé en application des règles ordinaires de droit, sauf indication contraire des présentes règles.

Règles pour automobiles circulant dans le même sens et dans la même voie

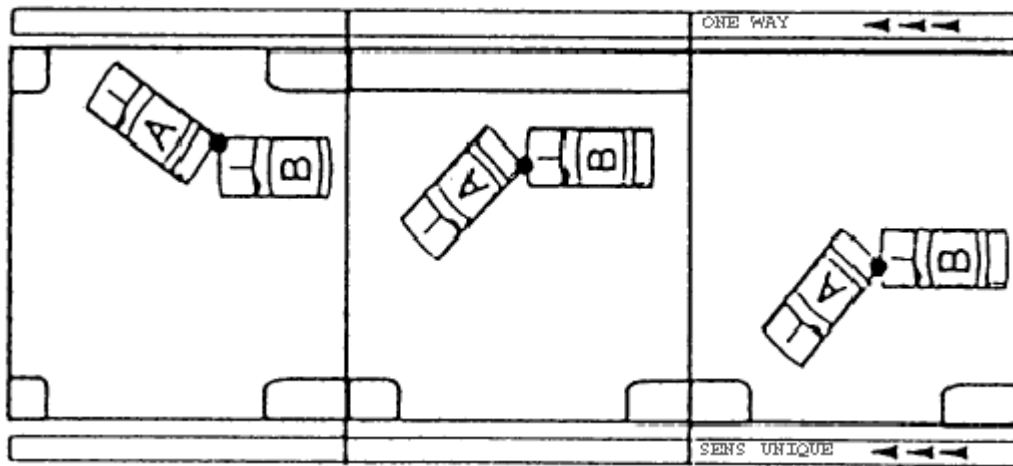
8(1) Le présent article s'applique lorsque l'automobile « B » heurte à l'arrière l'automobile « A » alors que les deux automobiles circulent dans le même sens et dans une même voie.

8(2) Lorsque l'automobile « A » est arrêtée ou est en marche avant, le conducteur de l'automobile « A » n'est pas responsable et le conducteur de l'automobile « B » est responsable à 100 %.



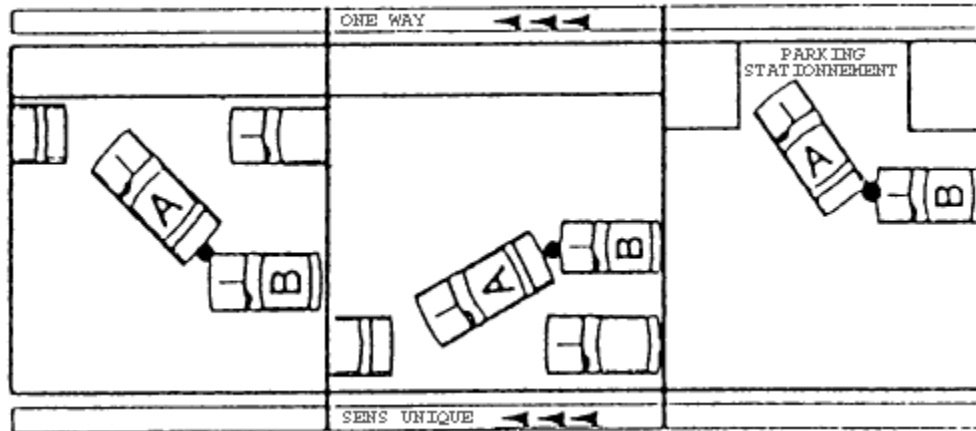
8(3) If automobile "A" is turning, either to the right or to the left, in order to enter a side road, private road or driveway, the driver of automobile "A" is not at fault and the driver of automobile "B" is 100% at fault for the incident.

8(3) Lorsque l'automobile « A » effectue un virage à droite ou à gauche pour s'engager sur un chemin latéral, un chemin privé ou une allée privée, le conducteur de l'automobile « A » n'est pas responsable et le conducteur de l'automobile « B » est responsable à 100 %.



8(4) If automobile "A" is in forward motion and is entering a parking place on either the right or the left side of the road, the driver of automobile "A" is not at fault and the driver of automobile "B" is 100% at fault for the incident.

8(4) Lorsque l'automobile « A » est en marche avant et prend une place de stationnement sur la droite ou sur la gauche de la chaussée, le conducteur de l'automobile « A » n'est pas responsable et le conducteur de l'automobile « B » est responsable à 100 %.

**Idem**

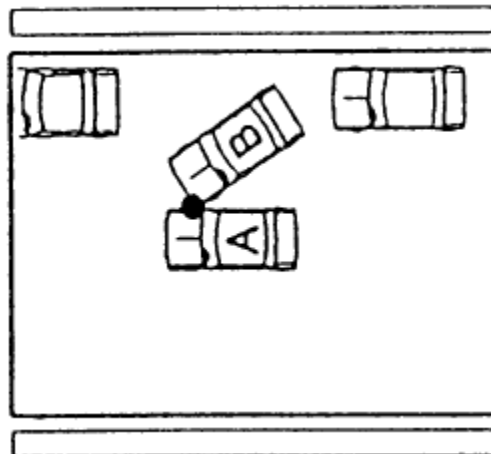
9(1) This section applies when automobile “A” collides with automobile “B” while automobile “B” is entering a road from a parking place, private road or driveway.

9(2) If the incident occurs when automobile “B” is leaving a parking place and automobile “A” is passing the parking place, the driver of automobile “A” is not at fault and the driver of automobile “B” is 100% at fault for the incident.

Idem

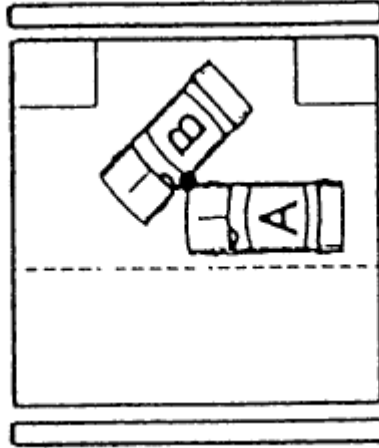
9(1) Le présent article s’applique lorsque l’automobile « A » heurte l’automobile « B » qui s’engage sur la chaussée à partir d’une place de stationnement, d’un chemin privé ou d’une allée privée.

9(2) Lorsque l’incident a lieu alors que l’automobile « B » quitte une place de stationnement le long de la chaussée et que l’automobile « A » passe devant la place de stationnement, le conducteur de l’automobile « A » n’est pas responsable et le conducteur de l’automobile « B » est responsable à 100 %.



9(3) If the incident occurs when automobile “B” is entering a road from a private road or a driveway and automobile “A” is passing the private road or driveway and, if there are no traffic signals or signs, the driver of automobile “A” is not at fault and the driver of automobile “B” is 100% at fault for the incident.

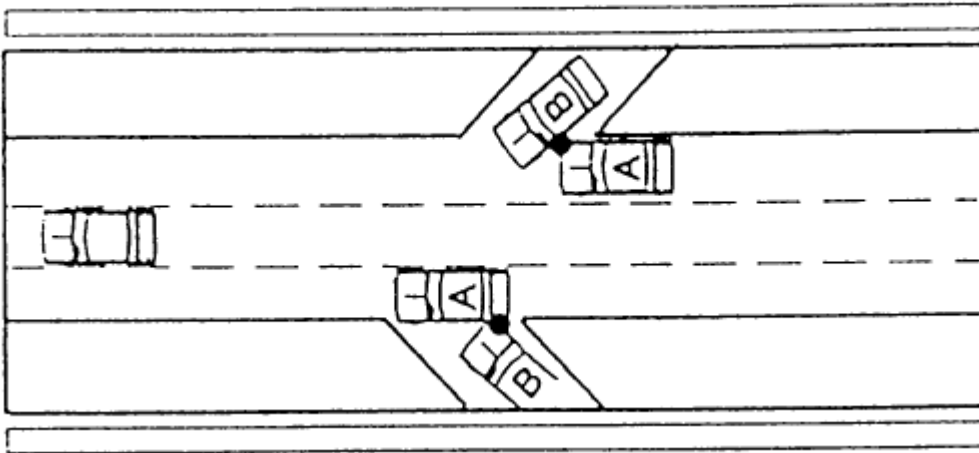
9(3) Lorsque l’incident a lieu alors que l’automobile « B » s’engage sur la chaussée à partir d’un chemin privé ou d’une allée privée et lorsque l’automobile « A » passe devant le chemin privé ou l’allée privée et s’il n’y a ni feux de circulation ni signalisation, le conducteur de l’automobile « A » n’est pas responsable et le conducteur de l’automobile « B » est responsable à 100 %.

**Idem**

10 If automobile "A" collides with automobile "B" on a controlled access highway while automobile "B" is entering the road from an entrance lane, the driver of automobile "A" is not at fault and the driver of automobile "B" is 100% at fault for the incident.

Idem

10 Lorsque l'automobile « A » heurte l'automobile « B » sur une route à accès limité alors que l'automobile « B » s'engage sur la chaussée à partir d'une bretelle d'accès, le conducteur de l'automobile « A » n'est pas responsable et le conducteur de l'automobile « B » est responsable à 100 %.

**Idem**

11(1) This section applies with respect to a chain reaction.

11(2) The degree of fault for each collision between 2 automobiles involved in the chain reaction is determined without reference to any related collisions involving either of the automobiles and another automobile.

11(3) If all automobiles involved in the incident are in motion and automobile "A" is the leading vehicle, automobile "B" is second and automobile "C" is the third vehicle,

Idem

11(1) Le présent article s'applique dans le cas d'une collision en chaîne.

11(2) Le degré de responsabilité pour chaque collision entre deux automobiles impliquées dans une collision en chaîne est déterminé sans égard à aucune autre collision entre une des deux automobiles et une autre automobile.

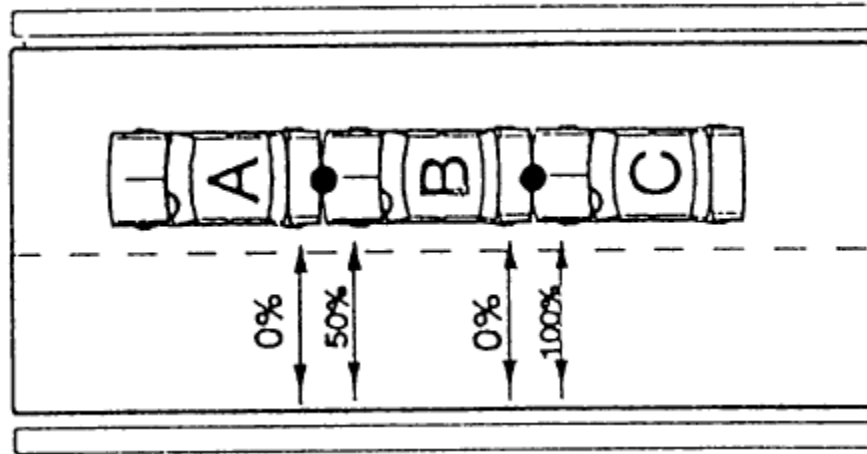
11(3) Lorsque toutes les automobiles impliquées dans l'incident sont en mouvement et l'automobile « A » est en tête de file, l'automobile « B » est la deuxième et l'automobile « C » la troisième :

(a) in the collision between automobiles "A" and "B", the driver of automobile "A" is not at fault and the driver of automobile "B" is 50% at fault for the incident, and

a) en ce qui concerne la collision entre les automobiles « A » et « B », le conducteur de l'automobile « A » n'est pas responsable et le conducteur de l'automobile « B » est responsable à 50 %.

(b) in the collision between automobiles "B" and "C", the driver of automobile "B" is not at fault and the driver of automobile "C" is 100% at fault for the incident.

b) en ce qui concerne la collision entre les automobiles « B » et « C », le conducteur de l'automobile « B » n'est pas responsable et le conducteur de l'automobile « C » est responsable à 100 %.



11(4) If only automobile "C" is in motion when the incident occurs,

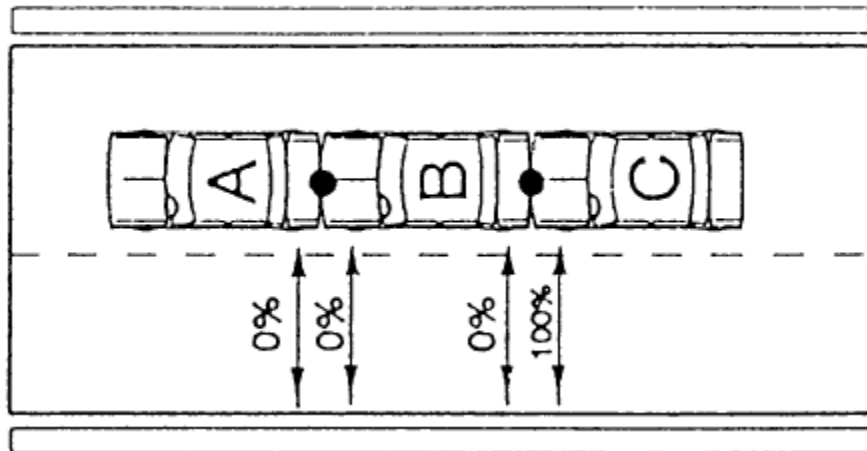
11(4) Lorsque seulement l'automobile « C » est en mouvement lors de l'incident :

(a) in the collision between automobiles "A" and "B", neither driver is at fault for the incident, and

a) en ce qui concerne la collision entre les automobiles « A » et « B », aucun de leurs conducteurs n'est responsable;

(b) in the collision between automobiles "B" and "C", the driver of automobile "B" is not at fault and the driver of automobile "C" is 100% at fault for the incident.

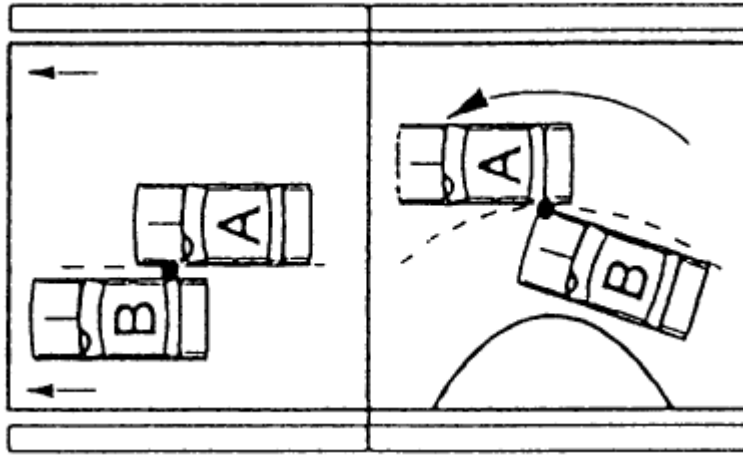
b) en ce qui concerne la collision entre les automobiles « B » et « C », le conducteur de l'automobile « B » n'est pas responsable et le conducteur de l'automobile « C » est responsable à 100 %.



Rules for automobiles travelling in the same direction in adjacent lane

12(1) This section applies when automobile “A” collides with automobile “B”, and both automobiles are travelling in the same direction and in adjacent lanes.

12(2) If neither automobile “A” nor automobile “B” changes lanes, and both automobiles are on or over the centre line when the incident (a “sideswipe”) occurs, the driver of each automobile is 50% at fault for the incident.



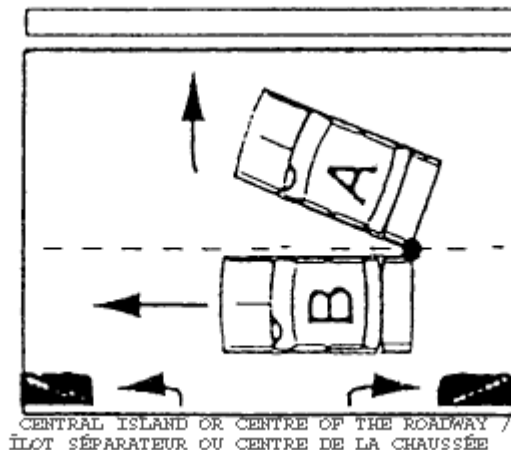
12(3) If the location on the road of automobiles “A” and “B” when the incident (a “sideswipe”) occurs cannot be determined, the driver of each automobile is 50% at fault for the incident.

Règles pour automobiles circulant dans le même sens et dans des voies adjacentes

12(1) Le présent article s’applique lorsque l’automobile « A » heurte l’automobile « B » alors que les deux circulent dans le même sens et dans des voies adjacentes.

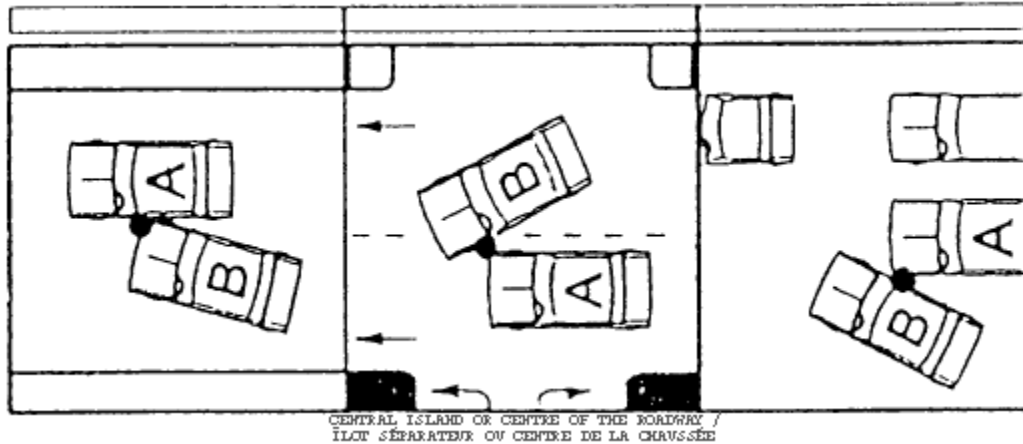
12(2) Lorsque ni l’automobile « A » ni l’automobile « B » n’effectue un changement de voie et lorsque les deux chevauchent la ligne centrale au moment de l’incident (un accrochage latéral), chaque conducteur est responsable à 50 %.

12(3) Lorsque la position sur la chaussée des automobiles « A » et « B » lors de l’incident (un accrochage latéral) ne peut être déterminée, le conducteur de chaque automobile est responsable à 50 %.



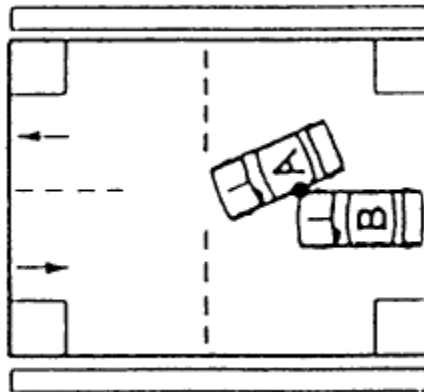
12(4) If the incident occurs when automobile “B” is changing lanes, the driver of automobile “A” is not at fault and the driver of automobile “B” is 100% at fault for the incident.

12(4) Lorsque l’incident a lieu alors que l’automobile « B » effectue un changement de voie, le conducteur de l’automobile « A » n’est pas responsable et le conducteur de l’automobile « B » est responsable à 100 %.



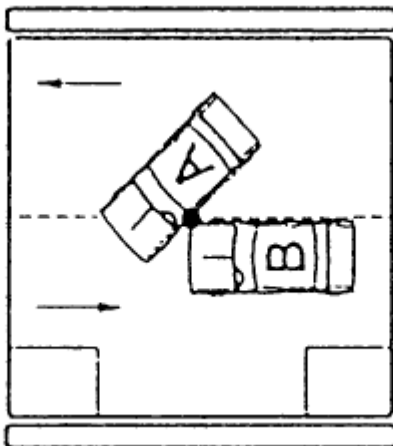
12(5) If the incident occurs when automobile "A" is turning left at an intersection and automobile "B" is overtaking automobile "A" to pass it, the driver of automobile "A" is not at fault and the driver of automobile "B" is 100% at fault for the incident.

12(5) Lorsque l'incident a lieu alors que l'automobile « A » effectue un virage à gauche à un carrefour et l'automobile « B » effectue au même moment un dépassement de l'automobile « A », le conducteur de l'automobile « A » n'est pas responsable et le conducteur de l'automobile « B » est responsable à 100 %.



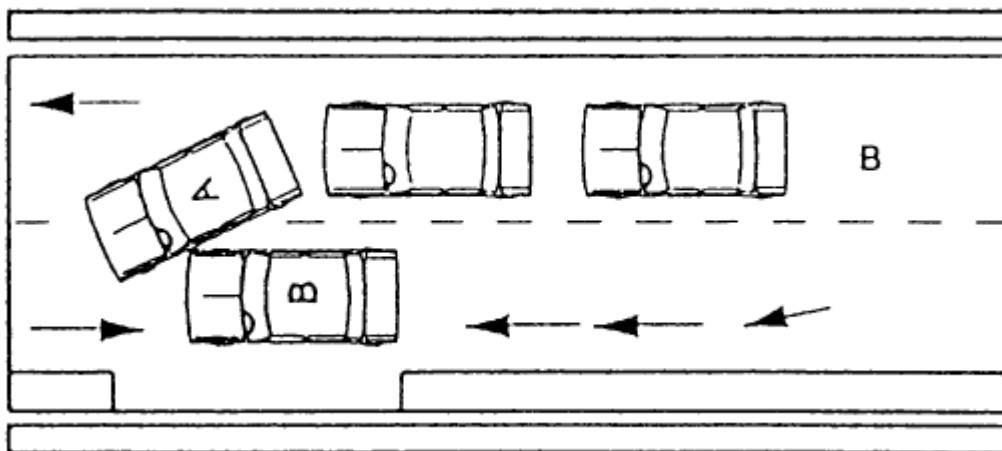
12(6) If the incident occurs when automobile "A" is turning left at a private road or a driveway and automobile "B" is overtaking automobile "A" to pass it, the driver of automobile "A" is 75% at fault and the driver of automobile "B" is 25% at fault for the incident.

12(6) Lorsque l'incident a lieu alors que l'automobile « A » effectue un virage à gauche pour s'engager sur un chemin privé ou sur une allée privée et l'automobile « B » effectue au même moment un dépassement de l'automobile « A », le conducteur de l'automobile « A » est responsable à 75 % et le conducteur de l'automobile « B » est responsable à 25 %.



12(7) If the incident occurs when automobile "A" is turning left at a private road or a driveway and automobile "B" is passing one or more automobiles stopped behind automobile "A", the driver of automobile "A" is not at fault and the driver of automobile "B" is 100% at fault for the incident.

12(7) Lorsque l'incident a lieu alors que l'automobile « A » effectue un virage à gauche pour s'engager sur un chemin privé ou sur une allée privée et l'automobile « B » effectue au même moment un dépassement d'une ou plusieurs automobiles arrêtées derrière l'automobile « A », le conducteur de l'automobile « A » n'est pas responsable et le conducteur de l'automobile « B » est responsable à 100 %.



Idem

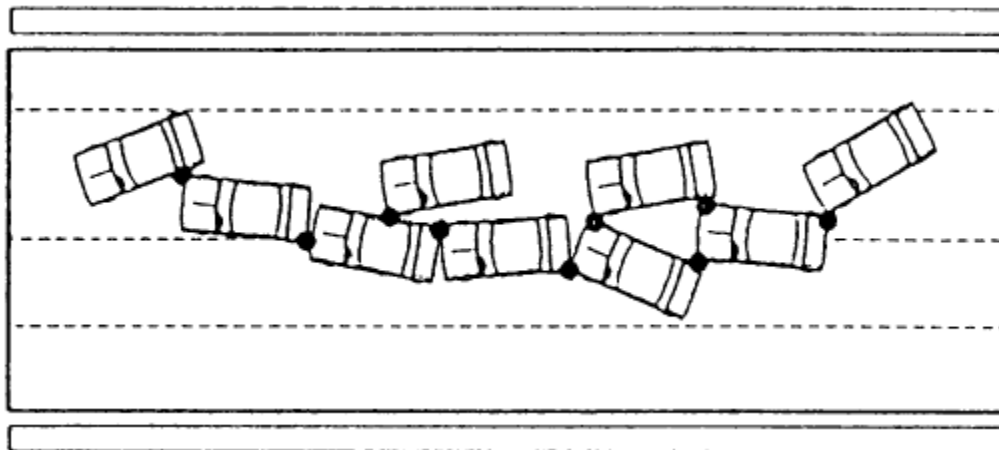
13(1) This section applies with respect to an incident involving 3 or more automobiles that are travelling in the same direction and in adjacent lanes (a "pile-up").

13(2) For each collision between 2 automobiles involved in the pile-up, the driver of each automobile is 50% at fault for the incident.

Idem

13(1) Le présent article s'applique à l'égard d'un incident impliquant trois automobiles ou plus circulant dans le même sens et dans des voies adjacentes (un carambolage).

13(2) Pour chaque collision entre deux automobiles impliquées dans le carambolage, le conducteur de chaque automobile est responsable à 50 %.



Rules for automobiles travelling in opposite directions

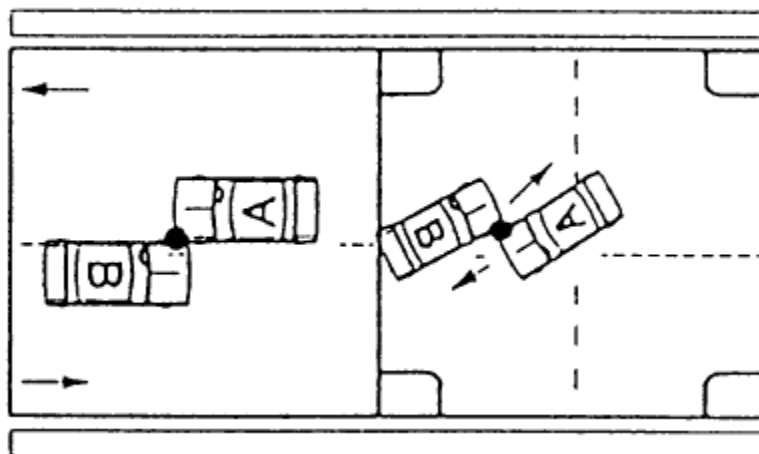
14(1) This section applies when automobile “A” collides with automobile “B”, and the automobiles are travelling in opposite directions and in adjacent lanes.

14(2) If neither automobile “A” nor automobile “B” changes lanes and both automobiles are on or over the centre lane when the incident (a “sideswipe”) occurs, the driver of each automobile is 50% at fault for the incident.

Règles pour automobiles circulant en sens inverses

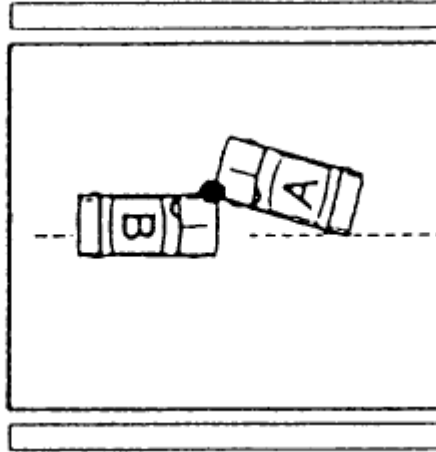
14(1) Le présent article s’applique lorsque l’automobile « A » heurte l’automobile « B » alors que les deux automobiles circulent en sens inverses et dans des voies adjacentes.

14(2) Lorsque ni l’automobile « A » ni l’automobile « B » change de voie et que les deux automobiles chevauchent la ligne centrale lors de l’incident (accrochage latéral), chaque conducteur est responsable à 50 %.



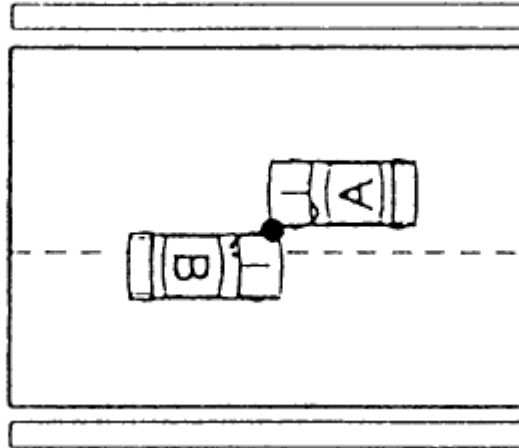
14(3) If the location on the road of automobiles “A” and “B” when the incident (a “sideswipe”) occurs cannot be determined, the driver of each automobile is 50% at fault for the incident.

14(3) Lorsque la position des automobiles « A » et « B » sur la chaussée lors de l’incident (accrochage latéral) ne peut être déterminé, le conducteur de chaque automobile est responsable à 50 %.



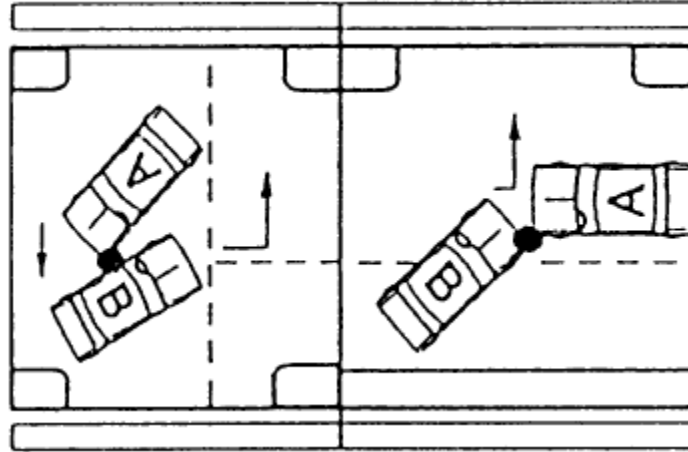
14(4) If automobile "B" is over the centre line of the road when the incident occurs, the driver of automobile "A" is not at fault and the driver of automobile "B" is 100% at fault for the incident.

14(4) Lorsque l'automobile « B » se trouve partiellement ou totalement dans la voie du sens opposé lors de l'incident, le conducteur de l'automobile « A » n'est pas responsable et le conducteur de l'automobile « B » est responsable à 100 %.



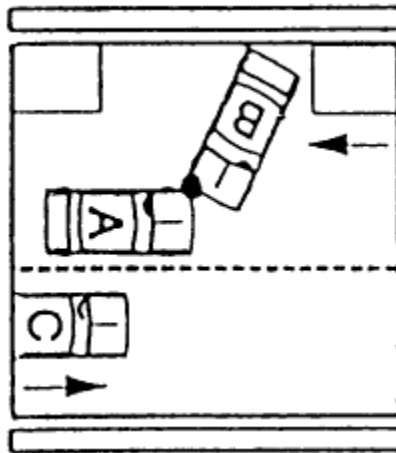
14(5) If automobile "B" turns left into the path of automobile "A", the driver of automobile "A" is not at fault and the driver of automobile "B" is 100% at fault for the incident.

14(5) Lorsque l'automobile « B » effectue un virage à gauche dans la trajectoire de l'automobile « A », le conducteur de l'automobile « A » n'est pas responsable et le conducteur de l'automobile « B » est responsable à 100 %.



14(6) If automobile “B” is leaving a parking place or is entering the road from a private road or driveway, and if automobile “A” is overtaking to pass another automobile when the incident occurs, the driver of automobile “A” is not at fault and the driver of automobile “B” is 100% at fault for the incident.

14(6) Lorsque l’automobile « B » quitte une place de stationnement le long de la chaussée ou s’engage sur la chaussée à partir d’un chemin privé ou d’une allée privée et l’automobile « A » effectue un dépassement d’une autre automobile lors de l’incident, le conducteur de l’automobile « A » n’est pas responsable et le conducteur de l’automobile « B » est responsable à 100 %.



Rules for automobiles in an intersection

15(1) This section applies with respect to an incident that occurs at an intersection that does not have traffic signals or traffic signs.

15(2) If automobile “A” enters the intersection before automobile “B”, the driver of automobile “A” is not at fault and the driver of automobile “B” is 100% at fault for the incident.

15(3) If automobiles “A” and “B” enter the intersection at the same time and automobile “A” is to the right of automobile “B” when in the intersection, the driver of

Règles pour automobiles aux carrefours

15(1) Le présent article s’applique dans le cas d’un incident qui a lieu à un carrefour n’ayant ni feu de circulation ni signalisation.

15(2) Lorsque l’automobile « A » s’engage dans le carrefour avant l’automobile « B », le conducteur de l’automobile « A » n’est pas responsable et le conducteur de l’automobile « B » est responsable à 100 %.

15(3) Lorsque les automobiles « A » et « B » s’engagent dans un carrefour au même moment, l’automobile « A » étant à la droite de l’automobile « B » alors que les

automobile “A” is not at fault and the driver of automobile “B” is 100% at fault for the incident.

15(4) If it cannot be established whether automobile “A” or “B” entered the intersection first, the driver of each automobile shall be deemed to be 50% at fault for the incident.

Idem

16(1) This section applies with respect to an incident that occurs at an intersection with traffic signs.

16(2) If the incident occurs when the driver of automobile “B” fails to obey a stop sign, yield sign or a similar sign or flares or other signals on the ground, the driver of automobile “A” is not at fault and the driver of automobile “B” is 100% at fault for the incident.

16(3) If the driver of each automobile fails to obey a stop sign, the driver of each automobile is 50% at fault for the incident.

16(4) If it cannot be established who failed to obey a stop sign, the driver of each automobile shall be deemed to be 50% at fault for the incident.

16(5) If, at an all-way stop intersection, automobile “A” arrives at the intersection first and stops, the driver of automobile “A” is not at fault and the driver of automobile “B” is 100% at fault for the incident.

16(6) If, at an all-way stop intersection, both automobiles arrive at the intersection at the same time and stop, with automobile “A” to the right of automobile “B”, the driver of automobile “A” is not at fault and the driver of automobile “B” is 100% at fault for the incident.

16(7) If it cannot be established who arrived at the all-way stop intersection first, the driver of each automobile shall be deemed to be 50% at fault for the incident.

Idem

17(1) This section applies with respect to an incident that occurs at an intersection with traffic signals.

17(2) If the driver of automobile “B” fails to obey a traffic signal, the driver of automobile “A” is not at fault

automobiles sont à l’intérieur du carrefour, le conducteur de l’automobile « A » n’est pas responsable et le conducteur de l’automobile « B » est responsable à 100 %.

15(4) Lorsqu’on ne peut établir laquelle, entre les automobiles « A » et « B », s’est engagée dans le carrefour en premier, le conducteur de chaque automobile est réputé responsable à 50 %.

Idem

16(1) Le présent article s’applique à l’égard d’un incident qui a lieu à un carrefour avec signalisation.

16(2) Lorsque l’incident a lieu alors que le conducteur de l’automobile « B » désobéit à un panneau d’arrêt, un panneau de cession de priorité ou toute autre signalisation semblable, ou une fusée de signalisation ou autre signalisation au sol, le conducteur de l’automobile « A » n’est pas responsable et le conducteur de l’automobile « B » est responsable à 100 %.

16(3) Lorsque le conducteur de chaque automobile désobéit à un panneau d’arrêt, le conducteur de chaque automobile est responsable à 50 %.

16(4) Si on ne peut établir qui a désobéi à un panneau d’arrêt, le conducteur de chaque automobile est réputé responsable à 50 %.

16(5) Lorsqu’à un carrefour arrêt toutes directions, l’automobile « A » arrive au carrefour en premier et arrête, le conducteur de l’automobile « A » n’est pas responsable et le conducteur de l’automobile « B » est responsable à 100 %.

16(6) Lorsqu’à un carrefour arrêt toutes directions, les deux automobiles arrivent au carrefour en même temps et arrêtent, l’automobile « A » étant à la droite de l’automobile « B », le conducteur de l’automobile « A » n’est pas responsable et le conducteur de l’automobile « B » est responsable à 100 %.

16(7) Lorsqu’on ne peut déterminer qui est arrivé au carrefour en premier, le conducteur de chaque automobile est réputé responsable à 50 %.

Idem

17(1) Le présent article s’applique à l’égard d’un incident qui a lieu à un carrefour avec feux de circulation.

17(2) Lorsque le conducteur de l’automobile « B » désobéit à un feu de circulation, le conducteur de l’auto-

and the driver of automobile “B” is 100% at fault for the incident.

17(3) If it cannot be established whether the driver of either automobile failed to obey a traffic signal, the driver of each automobile shall be deemed to be 50% at fault for the incident.

17(4) If the traffic signals at the intersection are inoperative, the degree of fault of the drivers shall be determined as if the intersection were an all-way stop intersection.

Rules for automobiles in parking lots

18(1) The following definitions apply in this section.

“feeder lane” means a road in a parking lot other than a thoroughfare. (*allée prioritaire*)

“thoroughfare” means a main road for passage into, through or out of a parking lot. (*allée secondaire*)

18(2) This section applies with respect to incidents in parking lots.

18(3) The degree of fault of a driver involved in an incident on a thoroughfare shall be determined in accordance with this Regulation as if the thoroughfare were a road.

18(4) If automobile “A” is leaving a feeder lane and fails to yield the right of way to automobile “B” on a thoroughfare, the driver of automobile “A” is 100% at fault and the driver of automobile “B” is not at fault for the incident.

18(5) If automobile “A” is leaving a parking space and fails to yield the right of way to automobile “B” on a feeder lane or a thoroughfare, the driver of automobile “A” is 100% at fault and the driver of automobile “B” is not at fault for the incident.

Rules for other circumstances

19(1) If automobile “A” is parked when it is struck by automobile “B”, the driver of automobile “A” is not at fault and the driver of automobile “B” is 100% at fault for the incident.

mobile « A » n’est pas responsable et le conducteur de l’automobile « B » est responsable à 100 %.

17(3) Lorsqu’on ne peut déterminer si l’un ou l’autre des conducteurs a désobéi à un feu de circulation, chaque conducteur est réputé responsable à 50 %.

17(4) Lorsque les feux de circulation à un carrefour sont inopérants, le degré de responsabilité est déterminé comme si le carrefour était un carrefour arrêt toutes directions.

Règles pour automobiles dans les terrains de stationnement

18(1) Les définitions suivantes s’appliquent au présent article.

« allée prioritaire » Voie principale pour quitter, traverser ou entrer dans un terrain de stationnement. (*thoroughfare*)

« allée secondaire » Voie dans un terrain de stationnement autre qu’une allée principale. (*feeder lane*)

18(2) Le présent article s’applique à l’égard d’un incident dans un terrain de stationnement.

18(3) Le degré de responsabilité d’un conducteur impliqué dans un incident dans une allée prioritaire est déterminé conformément au présent règlement comme si l’allée prioritaire était une chaussée.

18(4) Lorsque l’automobile « A » quitte une allée secondaire et fait défaut de céder le droit de passage à l’automobile « B », qui lui, se trouve dans une allée prioritaire, le conducteur de l’automobile « A » est responsable à 100 % et le conducteur de l’automobile « B » n’est pas responsable.

18(5) Lorsque l’automobile « A » quitte une place de stationnement et fait défaut de céder le droit de passage à l’automobile « B » se trouvant dans une allée prioritaire ou une allée secondaire, le conducteur de l’automobile « A » est responsable à 100 % et le conducteur de l’automobile « B » n’est pas responsable.

Règles pour autres circonstances

19(1) Lorsque l’automobile « A » est stationnée au moment d’être heurtée par l’automobile « B », le conducteur de l’automobile « A » n’est pas responsable et le

19(2) If automobile “A” is illegally parked, stopped or standing when it is struck by automobile “B” and if the incident occurs outside a city, town, village or rural community, the driver of automobile “A” is 100% at fault and the driver of automobile “B” is not at fault for the incident.

2005-91

Idem

20 The driver of automobile “A” is 100% at fault and the driver of automobile “B” is not at fault for an incident in which automobile “A” collides with automobile “B” when the driver of automobile “A” fails to obey

- (a) a peace officer’s direction,
- (b) a do not enter sign,
- (c) a prohibited passing sign, or
- (d) a prohibited turn sign.

Idem

21 The driver of automobile “A” is 100% at fault and the driver of automobile “B” is not at fault for an incident that occurs

- (a) when automobile “A” is backing up,
- (b) when automobile “A” is making a U-turn, or
- (c) when the driver of, or a passenger in, automobile “A” opens the automobile door or leaves the door open.

Rules when a driver is charged with a driving offence

22(1) For the purposes of this Regulation, each of the following constitutes a driving offence:

- (a) if, as a result of the incident, the driver is charged with operating the automobile while his or

conducteur de l’automobile « B » est responsable à 100 %.

19(2) Lorsque l’automobile « A » est stationnée de façon illégale, arrêtée ou immobile à l’extérieur d’une cité, d’une ville, d’un village ou d’une communauté rurale au moment d’être heurtée par l’automobile « B », le conducteur de l’automobile « A » est responsable à 100 % et le conducteur de l’automobile « B » n’est pas responsable.

2005-91

Idem

20 Le conducteur de l’automobile « A » est responsable à 100 % et le conducteur de l’automobile « B » n’est pas responsable dans le cas d’un incident où l’automobile « A » heurte l’automobile « B » et où le conducteur de l’automobile « A » désobéit à l’une des signalisations ou directives suivantes :

- a) une directive d’un agent de la paix;
- b) un panneau de sens interdit;
- c) un panneau d’interdiction de dépassement;
- d) un panneau d’interdiction de virage.

Idem

21 Le conducteur de l’automobile « A » est responsable à 100 % et le conducteur de l’automobile « B » n’est pas responsable lorsque l’incident a lieu aux moments suivants :

- a) où l’automobile « A » fait marche arrière;
- b) où l’automobile « A » fait demi-tour;
- c) où le conducteur ou le passager dans l’automobile « A » ouvre la portière ou la laisse ouverte.

Règles lorsque conducteur est accusé d’une infraction relative à la conduite

22(1) Aux fins du présent règlement, les cas suivants, en conséquence de l’incident, sont des infractions relatives à la conduite :

- a) le conducteur est accusé d’avoir conduit une automobile alors que sa capacité de conduire l’automobile était affaiblie par l’alcool ou la drogue;

her ability to operate the automobile was impaired by alcohol or a drug;

(b) if, as a result of the incident, the driver is charged with driving while his or her blood alcohol level exceeded the limits permitted by law;

(c) if, as a result of the incident, the driver is charged with an indictable offence related to the operation of the automobile;

(d) if the driver, as a result of the incident, is asked to provide a breath sample and he or she is charged with failing or refusing to provide the sample; or

(e) if, as a result of the incident, the driver is charged with exceeding the speed limit by 25 or more kilometres per hour.

22(2) The degree of fault of the insured shall be determined in accordance with the ordinary rules of law, and not in accordance with this regulation

(a) if the driver of automobile "A" involved in the incident is charged with a driving offence, and

(b) if the driver of automobile "B" is wholly or partly at fault, as otherwise determined under this regulation, for the incident.

Commencement

23 *This Regulation comes into force on January 1, 2005.*

N.B. This Regulation is consolidated to July 15, 2005.

b) le conducteur est accusé d'avoir conduit l'automobile lorsqu'il a consommé une quantité d'alcool telle que son alcoolémie dépassait la limite légale;

c) le conducteur est accusé d'un acte criminel relative à la conduite de l'automobile;

d) on ordonne au conducteur de fournir un échantillon d'haleine et on l'accuse d'avoir refusé d'obtempérer à un tel ordre;

e) le conducteur est accusé d'avoir excédé la limite de vitesse de 25 km à l'heure ou plus.

22(2) Le degré de responsabilité de l'assuré est déterminé en conformité avec les règles ordinaires de droit et non en conformité avec le présent règlement lorsque, à la fois :

a) le conducteur de l'automobile « A » impliqué dans l'incident est accusé d'une infraction relative à la conduite;

b) le conducteur de l'automobile « B » serait par ailleurs responsable de l'incident en totalité ou en partie, tel que déterminé par le présent règlement.

Entrée en vigueur

23 *Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} janvier 2005.*

N.B. Le présent règlement est refondu au 15 juillet 2005.