



Sommaire

2012

Numéro 15

PLEINS PHARES SUR ... 2

L'application de Rome
Il dans le temps
P. 2

QUOI DE NEUF AU COB ? 3

AU COEUR DE L'EUROPE 4-5

Institut pour le Droit
Européen de la
Circulation
P. 4-5

QUE SE PASSE-T-IL CHEZ
NOUS ? 6

BRÈVES 7-8

ROYAUME UNI:
les traumatismes cervicaux coûtent
trop cher
P. 8

Édito

Par Jean Pierre TELLOLI - Président

En cette nouvelle année, que je vous souhaite heureuse et pleine de réussites pour vous et vos proches, la tentation est grande de céder à la nostalgie de la gestion internationale d'antan. Il y a encore dix ans, la gestion d'un sinistre automobile à l'étranger était relativement simple. Un ou deux textes bien connus régissaient le système carte verte et venaient garantir qu'une victime d'un accident causé par un automobiliste d'un pays membre du système soit indemnisée selon les dispositions du pays de survenance de l'accident.

Quelques directives et règlements communautaires plus tard, les règles de droit applicable et de compétence judiciaire sont devenues plus malléables, avec toutes les difficultés que cela peut comporter pour une compagnie d'assurances en matière de prévisibilité des solutions juridiques et de mouvements d'évaluations, notamment sur les dossiers à incidence corporelle. Mais reconnaissons-le, si nous y avons perdu en confort, nous y avons gagné en intérêt, car la matière est passionnante, et, rassurez-vous, elle n'est pas figée et tendrait même à se complexifier encore.

J'en veux pour preuve la rubrique «Quoi de neuf au CoB ?» avec la question épineuse des véhicules expédiés et les velléités de certains marchés de bouleverser radicalement au sein de l'UE les règles d'immatriculation des véhicules; ou encore la rubrique «Au cœur de l'Europe», dans laquelle nous vous faisons un retour sur les 12^{èmes} journées du droit de la circulation routière organisées par l'Institut pour le Droit Européen de la Circulation, dont le professeur Hubert Groutel est Président. En effet, ces journées ont donné lieu à de vifs échanges sur la problématique du droit applicable après l'introduction de Rome II, et la traditionnelle opposition entre *lex loci delicti* et *lex damni* a cédé la place à la notion de *lex patriae*, proposée par certains intervenants de renom comme désormais un objectif à atteindre...

Le BCF, quant à lui, bouge également, dans son organisation et ses procédures de gestion qu'il cherche à optimiser afin de répondre plus efficacement à vos attentes en 2012. Cela n'est possible que grâce à la forte implication de ses collaborateurs, que je salue aujourd'hui.



Bonne lecture à vous tous !

LA QUESTION PRÉJUDICIELLE

L'article 267 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne a attribué à la Cour de justice de l'Union (CJUE) une compétence pour statuer, à titre préjudiciel, sur «l'interprétation des traités» et sur «la validité et l'interprétation des actes des institutions, organes et organismes de l'Union».

Cette procédure a principalement pour objet l'application uniforme du droit de l'Union européenne par les juridictions nationales et met en place une coopération «de juge à juge».

Même si le renvoi préjudiciel est demandé par l'une des parties,

la décision de renvoyer est ouverte uniquement aux juges nationaux des Etats membres.

Cette procédure impose à la Cour de répondre à la question soulevée et de statuer sur les éléments constitutifs du renvoi alors que la juridiction nationale, qui a prononcé un sursis à statuer, reste saisie du litige principal.

La décision de la CJUE a l'autorité de la chose jugée. Elle est obligatoire pour la juridiction à l'initiative du renvoi, qui doit l'appliquer à l'espèce qu'elle doit trancher, mais aussi pour toutes les juridictions nationales des Etats membres.

Dans le cadre du renvoi préjudiciel en validité, si l'acte européen est déclaré invalide, l'ensemble des actes pris sur sa base le sont également.

Il appartient alors aux institutions européennes compétentes d'adopter un nouvel acte.

La CJUE a tranché : Rome II est censé s'appliquer aux accidents survenus après le 11 janvier 2011

Comme nous l'indiquions dans le BCinfos de décembre 2010, la Cour de Justice de l'Union européenne devait se prononcer sur l'application de Rome II dans le temps, suite à une question préjudicielle posée par la High Court of Justice (England and Wales). Maître Simon Ball (Avocat spécialisé dans la défense des intérêts des assureurs européens devant les tribunaux britanniques) nous livre un billet d'humeur concernant cette affaire qu'il a défendue (arrêt rendu le 17 novembre 2011) :

«Le premier problème inhérent à Rome II concerne sa date d'application : en effet, le Règlement n'est pas tout à fait clair à ce sujet. Comme la majorité d'entre vous le sait, les règlements européens entrent généralement en vigueur le 20^e jour suivant leur publication au Journal Officiel de l'Union européenne (JOUE), dans le cas de Rome II, le 20 août 2007. L'article 31 spécifie que le Règlement s'applique aux événements générateurs de dommages survenus après son entrée en vigueur alors que l'article 32 indique, sous la rubrique «date d'application», que le Règlement est applicable à compter du 11 janvier 2009.

Lorsque mon cabinet et l'un de nos clients avons été confrontés à une réclamation pour des dommages conséquents causés lors d'un accident survenu entre ces deux dates, nous avons pris le parti de plaider pour l'application de Rome II et donc de la loi française. Le Règlement étant applicable aux accidents survenus après son entrée en vigueur, l'affaire venait devant le tribunal mais avant la date d'application prévue par l'article 32, ce qui là encore correspondait au cas d'espèce.

Madame le Juge Slade s'est déclarée incompétente pour trancher ce point et a soumis une question préjudicielle à la Cour européenne afin d'obtenir une décision préliminaire qui fasse jurisprudence.

L'affaire (Homawoo c/GMF, C412/10) a été entendue le 14 juillet au Luxembourg et l'avocat général Mengozzi a rendu son avis sur la question qui suivait de près les arguments de la Commission Européenne, à savoir que le Règlement, quels qu'en soient les termes, est clairement censé s'appliquer aux accidents survenus après le 11 janvier 2009 uniquement.

La Cour le confirme dans son arrêt rendu le 17 novembre 2011.

Je regrette fortement cette interprétation du Règlement Rome II qui entre clairement en contradiction avec son sens initial.

Quoi qu'il advienne, nous vivons désormais avec Rome II et les tribunaux commencent à batailler sur des questions et des problèmes divers soulevés par l'instruction effective des dossiers et par la difficulté d'évaluer les dommages selon une loi étrangère.

Une autre difficulté concerne les modalités d'application d'une loi étrangère par les tribunaux britanniques. Les tribunaux britanniques considèrent la loi étrangère comme un élément de fait dont les experts doivent apporter la preuve. Cependant, sachant que Rome II ne s'applique pas aux questions procédurales, nous revenons à cette délicate question : où s'arrête le droit substantiel et où commence le droit procédural ?

Pour illustrer mes propos, je rapporterai le fait suivant : une audience de mise en état s'est récemment tenue devant un juge régional «déséparé» d'un County Court anglais (le tribunal civil de première instance en Angleterre). Après avoir entendu tous les arguments sur l'application de Rome II et pris connaissance des éléments apportés par les experts, il a levé les bras au ciel et demandé s'il ne devrait pas simplement renvoyer l'affaire devant un juge français pour décision. J'ose penser que beaucoup d'entre vous comprennent cette situation épineuse ainsi que la solution proposée par ce juge !».

Maître Simon Ball



La Serbie

La Serbie adhère à l'accord multilatéral depuis 1^{er} janvier 2012. Désormais, la carte verte n'a plus à être présentée à l'entrée de ce pays. Les assureurs des pays membres de l'accord multilatéral doivent obligatoirement étendre leur garantie à ce pays (il n'est plus possible de barrer la case «SRB» des cartes vertes). Le Bureau Central Français est garant des accidents dont seraient responsables, dans ce pays, les véhicules ayant leur stationnement habituel en France, qu'ils soient assurés ou non.

Un 46^{ème} membre dans le système carte verte : Le Monténégro

Le Monténégro rejoindra le système carte verte au 1^{er} février 2012. Ce petit pays de 600 000 habitants n'est cependant pas tout à fait un nouveau venu. Il faisait partie du système carte verte lorsqu'il était membre de l'ex-Yougoslavie, puis au titre de la «Communauté Etatique de Serbie-Monténégro» (SCG). Enfin depuis son indépendance en 2008, il participait au système carte verte sous la responsabilité du Bureau serbe au titre d'un accord prorogé jusqu'au 1^{er} février 2012. C'est pour cette raison qu'il n'y aura pas de période transitoire et qu'il a été accepté comme membre à part entière. Cependant, le Monténégro a souscrit les garanties financières imposées aux nouveaux membres. En conséquence, une nouvelle carte verte a été diffusée. Elle comporte une case «MNE» qui peut être barrée si l'assureur ne veut pas étendre sa garantie à ce pays. Les assureurs ont deux ans pour actualiser les cartes vertes.

La protection des visiteurs

Certains gestionnaires, oubliant que la 4^{ème} directive ne s'applique pas hors Espace Economique Européen, interrogent les organismes d'informations, voire les Bureaux nationaux - c'est le cas du BCF - pour obtenir les coordonnées de véhicules responsables d'accidents dans ces pays hors Union, mais membres du système carte verte. Sachant qu'il y a des victimes qui attendent l'information, les Bureaux acceptent de faire ces enquêtes qui ne relèvent pas strictement de leur compétence.

Finalement, il est apparu qu'il y avait une vraie demande d'étendre la protection des visiteurs au-delà des pays de l'EEE. C'est pourquoi le Conseil des Bureaux travaille actuellement à la mise au point d'une convention «protection des visiteurs» qui pourrait être signée bilatéralement. Elle pourrait être à géométrie variable : l'accord de base consisterait à donner aux Bureaux signataires compétence pour rechercher l'assureur du véhicule responsable d'un l'accident. Pour les pays qui souhaiteraient aller plus loin, une option permettrait aux assureurs de désigner des représentants dans les pays signataires.

Le projet devrait être adopté à la prochaine Assemblée générale.

Véhicules «expédiés»

L'un des problèmes posés par l'article 15 de la directive 2009/103/CE sur les véhicules «expédiés» pourrait bientôt trouver une solution pratique. En effet, il était apparu que la victime d'un accident causé dans le pays d'achat par un véhicule acheté dans ce pays pour être ré-immatriculé dans un autre pays, mais par définition, assuré dans le pays de destination, n'avait pas d'interlocuteur à qui s'adresser, dans son pays, pour gérer son sinistre.

Suite à une consultation de l'ensemble des marchés de l'EEE, il a été reconnu que la solution la plus pragmatique serait de permettre au représentant 4^{ème} directive de l'assureur du véhicule responsable, dans le pays de la victime, de gérer et régler le sinistre.

Cette proposition a été transmise par le CoB à la Commission européenne.

 **Françoise DAUPHIN**

Les 12^{èmes} journées du droit de la circulation routière

L'Institut pour le Droit Européen de la Circulation (IDEC) prend un nouveau départ au Luxembourg. Il a désormais son siège à Bertrange. Ses nouveaux statuts ont été adoptés, son règlement intérieur est en cours d'élaboration et un groupe de travail est en train de finaliser le site internet.

Il a tenu ses 12^{èmes} journées Européennes sur le droit de la circulation routière à Mondorf-les-Bains (Luxembourg) les 12 et 13 octobre derniers.

Ces journées ont permis de faire un point sur l'évolution de la réglementation et de la jurisprudence européenne en matière de droit de la circulation, mais aussi de se concentrer sur des sujets qui touchent de près ou de loin à la gestion des sinistres :

- **Allègements des procédures d'immatriculation des véhicules**

La Commission européenne a présenté les résultats d'une consultation sur les procédures de ré-immatriculation des véhicules au sein de l'Union européenne, qu'elle a effectuée dans le cadre de son initiative visant à relancer le Marché Unique («stratégie Europe 2020»).

En effet, les ressortissants européens, se plaignent de la lourdeur des démarches, du manque d'information sur les procédures et les services compétents, des coûts et des pertes de temps que la procédure occasionne. La Commission y est attentive car cela peut être considéré comme une entrave à la libre circulation des biens, des services et des personnes.

Elle souhaiterait simplifier ces démarches. Plusieurs options sont envisagées : amélioration de la réglementation existante ? Renforcement de la coopération ? Reconnaissance mutuelle des documents d'immatriculation ? Nouvel instrument législatif ? La Commission devrait faire des propositions en 2012. L'indemnisation des sinistres transfrontaliers étant basée sur l'immatriculation, le sujet est à suivre de près pour que les solutions retenues ne bouleversent pas l'économie du dispositif mis en place par les directives automobiles et le règlement général du CoB.

Les difficultés signalées par les usagers sont particulièrement significatives lorsqu'un ressortissant européen va acheter un véhicule à l'étranger et doit le faire ré-immatriculer dans son pays, car s'ajoutent aux problèmes administratifs des problèmes d'assurance.

Le GDV (Association des assureurs allemands) a proposé la création d'une plaque européenne temporaire reconnue par tous les Etats : elle serait attribuée par les assureurs contre la souscription d'une garantie temporaire valable en attendant la ré-immatriculation. Cette proposition semble difficilement applicable dans tous les pays, notamment en France. Les participants Français à la conférence ont d'ailleurs exprimé leur opposition à cette proposition.

- **La protection des enfants dans la circulation routière en Europe**

Ce thème a permis de constater combien l'approche était différente d'un Etat européen à l'autre. En matière de responsabilité, par exemple, la marge est grande entre la France où l'enfant est irresponsable sur le plan civil, les parents répondant de ses actes non fautifs, et l'Espagne ou la Suède où la responsabilité des enfants peut être recherchée à tout âge.

En matière d'indemnisation, le modèle français de protection des victimes faibles a été présenté par Claude Bizot, conseiller à la Cour de cassation. Pour répondre aux craintes souvent exprimées à ce sujet, il a été indiqué que cela n'avait pas entraîné de hausse significative des primes en France.

- **Les difficultés d'application des directives et règlements européens**

Ce sujet a donné lieu à une table ronde. Parmi les difficultés recensées figurent : l'absence d'harmonisation en matière de prescription, l'incertitude sur la possibilité pour les tiers payeurs d'attirer l'assureur du responsable dans leur propre pays, l'ambiguïté que soulèvent les dispositions du considérant 33 de Rome II en matière d'évaluation des préjudices corporels, surtout si elles sont en contradiction avec celles de la convention de La Haye.

Publication d'une directive facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière

La directive 2011/82/UE du Parlement européen et du Conseil visant à faciliter l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière a été adoptée le 25 octobre 2011 et publiée au JOUE du 5 novembre 2011.

Cet échange devrait permettre une meilleure application des sanctions lorsque ces infractions ont été commises sur le territoire d'un Etat membre différent de l'Etat membre d'immatriculation du véhicule et d'inciter, en conséquence, les usagers de la route à mieux respecter la législation du pays de circulation.

Elle s'applique à un nombre d'infractions limité (excès de vitesse, non-port de la ceinture, passage à un feu rouge, conduite en état d'ivresse ou sous l'emprise de drogues, non port du casque, circulation sur une voie interdite, usage d'un téléphone portable).

Les Etats membres doivent désigner des points de contact nationaux. Chacun d'entre eux auront accès aux données nationales relatives à l'immatriculation des véhicules dans les autres Etats membres et pouvant effectuer les requêtes automatisées pour identifier le contrevenant.

Lorsque la personne censée avoir commis l'infraction sera identifiée, l'Etat membre dans lequel l'infraction a été commise lui enverra une lettre de notification détaillant l'infraction et ses conséquences juridiques. Il appartient à cet Etat de déterminer si l'infraction donnera lieu à des poursuites. Cette lettre est rédigée dans la langue officielle de l'Etat de résidence de l'auteur de l'infraction.

Résolution du Parlement Européen du 27 septembre 2011 sur la sécurité routière pour la période 2011-2020

Le Parlement européen a adopté une résolution visant à renforcer la sécurité routière. Elle reprend l'objectif de réduire de 50% le nombre des tués sur les routes, qui n'avait pu être atteint dans le programme précédent. Elle préconise, entre autres, la création d'un coordinateur de sécurité routière dans chaque Etat membre, une tolérance 0 en matière d'alcoolémie et une meilleure protection des usagers vulnérables de la route.

 **Françoise DAUPHIN**

Que se passe-t-il chez nous ?

Le champ de la procédure «d'escalade» est étendu

En 2005, le BCF a mis en place une procédure «d'escalade» qui visait à résoudre les situations de blocage d'un dossier entre assureurs recours et correspondants. Elle ne portait que sur l'application du règlement général.

Un bilan effectué en 2011 a montré qu'elle était efficace, 80% des dossiers soumis ayant été résolus.

L'enquête a aussi montré qu'elle était utilisée avec succès pour d'autres motifs que ceux prévus initialement. Il a donc été décidé d'en prendre acte.

La procédure escalade est donc étendue aux litiges suivants :

-  Absence de réponse du correspondant carte verte/mandataires pour compte du BCF/représentant 4D.
-  Attente de confirmation des garanties.
-  Retard de règlement.
-  Carence de la compagnie étrangère.
-  Absence de prise de position sur la RC/quantum.
-  Désaccord sur la RC/quantum.

Elle concerne désormais les membres du BCF, qu'ils soient assureurs, mandataires du BCF, correspondants ou représentants 4^{ème} directive (cf. circulaire BCF n°1/2012) et les cabinets régleurs.

La saisine standardisée du BCF

Le BCF réfléchit à tous les moyens de rendre sa gestion plus efficace et plus rapide. C'est pourquoi il a proposé à ses membres d'utiliser, pour les accidents survenus en France, une fiche de saisine standardisée avec tous les éléments qui lui sont nécessaires pour traiter le dossier.

Certains gestionnaires ont immédiatement mis en application cette proposition et le BCF reçoit déjà de nombreuses saisines standardisées.

Lorsqu'elle est correctement remplie, le travail des gestionnaires du BCF s'en trouve grandement facilité et ils remercient tous leurs collègues qui ont répondu positivement à leurs souhaits.

Nous espérons que l'utilisation de la fiche se généralisera rapidement et qu'à tout le moins les renseignements utiles, maintenant qu'ils sont clairement exprimés, nous serons communiqués systématiquement.

 **Françoise DAUPHIN**

L'Assemblée générale des organismes 4^{ème} directive (organismes d'indemnisation, fonds de garantie, organismes d'information) s'est tenue à Bruxelles le 9 novembre 2011.

Le thème central était la lutte contre la non-assurance, avec des présentations sur les différentes approches de la lutte contre la non assurance en Europe.

Ainsi, en Finlande, l'assurance de RC automobile est une assurance à vie ; au Royaume Uni, on croise les fichiers d'immatriculation et les fichiers des assurés avec immobilisation, voire destruction du véhicule en cas de non assurance ; en République Tchèque, les contrevenants se voient infliger une amende journalière très élevée.

Dans certains pays de l'Est, le respect des obligations d'assurance est vérifié au moment du contrôle technique. Le modèle français a été présenté par François Werner, Directeur général du FGAO.

Pour mémoire, les recours du BCF contre le FGAO pour des accidents automobile causés dans les pays de l'EEE par des véhicules non assurés immatriculés en France se montent à environ 7 millions € par an.

La claims conférence du Bureau suisse, s'est tenue le 27 octobre dernier à Lucerne.

Comme toujours, elle a connu un grand succès et le marché français y était bien représenté.

Elle a permis de faire le point sur le nouveau code pénal suisse, nos collègues des Balkans ont présenté les particularités de la gestion des sinistres dans leurs pays et nos collègues du Bénélux ont démontré, à partir d'un cas pratique, que leurs législations sur l'indemnisation des accidents automobiles qui paraissaient si proches aboutissaient à des indemnisations significativement différentes.

Les participants ont travaillé sur des cas concrets avant que la conférence ne se termine par une table ronde portant sur l'harmonisation du droit européen.

 **Françoise DAUPHIN**

ROYAUME UNI :

les traumatismes cervicaux coûtent trop cher

Les députés britanniques estiment que les automobilistes devraient être soumis à des examens médicaux plus poussés visant à établir la preuve du traumatisme cervical afin de réduire le nombre des réclamations frauduleuses.

Selon le Comité des Transports de la Chambre des Communes, et plus particulièrement sa présidente, Louise Ellman, le diagnostic pour ce type de blessures est "subjectif" et fait l'objet de réclamations croissantes de la part d'avocats recours rémunérés au pourcentage de la somme obtenue ou bien d'arrangements frauduleux entre parties.

Le Comité relève que les réclamations pour traumatisme cervical suite à un accident de la route ont doublé en 10 ans et représentent actuellement 70% de l'ensemble des sinistres corporels. Entre 2000 et 2005, la moyenne des demandes d'indemnisations pour préjudice corporel suite à un accident de la circulation était de 395 735 par an, alors que 790 999 demandes ont été reçues l'année dernière en dépit d'une diminution de 33% des morts sur la route sur la période 2000-2010 !

Ces réclamations coûtent cher aux assureurs, désireux de les contester, et la hausse des primes d'assurance automobile (16.4% l'année dernière) leur est largement imputable.

Selon les députés, le gouvernement devrait mettre en place un Comité inter-ministériel ayant pour objectif de réduire le coût de l'assurance automobile.

"Si le nombre des traumatismes cervicaux ne diminue pas de façon significative, il conviendra alors de légiférer afin que le traumatisme cervical soit reconnu sur la base de preuves objectives ou qu'il soit prouvé que ce traumatisme a des répercussions importantes sur la vie de la victime et ce, avant toute indemnisation" entendait-on lors des sessions du Comité des Transports.

Ce rapport coïncide avec un sondage effectué par l'assureur automobile Liverpool Victoria, selon lequel 60% des médecins traitants ont enregistré une augmentation des patients cherchant à frauder sur leur préjudice corporel suite à un accident de la circulation au cours des deux dernières années.

 **Jean Pierre TELLOLI**

BCinfos est édité par
le Bureau Central Français
1 rue Jules Lefebvre
75431 PARIS CEDEX 09

Tél : 0033(0)1 53 21 50 80
Fax : 0033(0)1 53 21 51 05

www.bcf.asso.fr
communication@bcf.asso.fr

Directeur de la Publication :
Jean Pierre TELLOLI

Comité de rédaction :
Jean Pierre TELLOLI,
Françoise DAUPHIN,
Alexandra SEMPÉ

Maquette et mise en page :
Célia LOURENÇO