

Pourquoi un bulletin ?

Les évolutions sont nombreuses en matière de circulation internationale.

Le Bureau Central Français (BCF) est ainsi amené à gérer un flux important d'informations techniques, dont il fait part à ses membres sous la forme de circulaires. Mais ces informations ne s'arrêtent pas à la simple gestion technique des dossiers carte verte.

D'importants échanges ont également lieu dans le cadre des réunions de la Commission de la Circulation Internationale, que le BCF préside. Cette Commission rassemble les représentants des principaux services spécialisés dans la gestion des sinistres internationaux. Ces réunions sont l'occasion de débattre de la gestion des sinistres par les homologues du BCF et des sociétés d'assurance concernées ; elles donnent également lieu à des discussions d'ordre plus général, telles que les sujets de préoccupation du Conseil des Bureaux (CoB) ou l'actualité européenne.

Nous avons donc conçu ce bulletin afin de transmettre ces informations aux membres du BCF, du moins dans un premier temps. Le Conseil d'Administration du BCF décidera de l'opportunité d'une diffusion plus large.

De quoi sera-t-il question dans ce bulletin ?

Le bulletin d'informations se compose de cinq rubriques, traitant de sujets divers et variés :

- **Pleins phares sur...** se propose de présenter un article de fond sur un thème précis.
 - **Quoi de neuf au CoB ?** relate les réflexions menées lors des réunions du CoB.
 - **Au cœur de l'Europe** vise à livrer un aperçu de l'actualité européenne intéressant la circulation automobile.
 - **Que se passe-t-il chez nous ?** fait état des informations relatives au BCF et au marché français.
 - **Brèves** livre de succinctes informations sur divers sujets.
- Bonne lecture à tous !

Gilles Brunet
Président du BCF

2-3 | PLEINS PHARES SUR...

- Les tracteurs remorques : le BCF modifie sa position.

4-5 | QUOI DE NEUF AU CoB ?

- Renforcement du système carte verte.
- Relations avec les autres bureaux : Maroc et Tunisie

6-7 | AU COEUR DE L'EUROPE

- Séminaire ROME II
- 7e Colloque de Trèves

8 | QUE SE PASSE-T-IL CHEZ NOUS ?

- Transposition de la 5e Directive automobile

8 | BREVES

- Modifications du Compendium
- Quelques chiffres

Les tracteurs remorques : le BCF modifie sa position



LE RÈGLEMENT des sinistres impliquant un véhicule étranger est très complexe ; ceci est d'autant plus vrai en cas de sinistres impliquant **un ensemble articulé**, dont un ou tous les éléments sont immatriculés dans un pays étranger.

La réglementation varie considérablement d'un pays à l'autre car l'obligation d'assurance des remorques, tout comme les modalités de règlement des sinistres causés par un ensemble articulé, ne font l'objet d'aucune harmonisation.

Certains pays acceptent d'indemniser les sinistres lorsque le seul élément connu est l'immatriculation ou l'assureur de la remorque, tandis que d'autres n'acceptent de gérer le sinistre que si le véhicule tracteur est identifié.

Un certain nombre d'évolutions sont en cours au niveau européen et conduisent le **BCF à revoir la position** qu'il défendait en matière de gestion des sinistres impliquant un ensemble articulé.

Qui doit être assuré et que doit-on assurer ? D'après le Code des assurances français, il appartient au conducteur ou au gardien du véhicule d'assurer le véhicule lui-même mais également sa remorque.

Une première difficulté tient au fait que la garantie du tracteur peut être automatiquement étendue à la remorque, sans déclaration à l'assureur, à condition que la remorque ne dépasse pas un certain poids fixé contractuellement par l'assureur. Au delà de ce poids, l'assuré doit déclarer à l'assureur l'adjonction de la remorque.

Lors d'un accident impliquant un véhicule étranger, c'est la loi française qui régit la garantie d'assurance. Comment opposer la non-déclaration d'une remorque, qui se réfère à une clause contractuelle, à un propriétaire de train routier étranger ?

Sur qui pèse la charge de l'indemnisation ? Aux termes de la loi du 5 juillet 1985, il appartient au « conducteur » ou « au gardien » du véhicule impliqué d'indemniser les victimes.

Lorsque le véhicule est identifié et assuré, la solution est relativement claire : c'est à l'assureur du véhicule tracteur d'indemniser les victimes de l'accident.

En revanche, lorsque le véhicule tracteur n'est ni assuré ni identifié, la situation devient plus délicate.



Lorsqu'un ensemble routier n'est identifié que par les coordonnées de la remorque, l'assureur de la remorque doit-il prendre en charge les dommages survenus ? Jusqu'alors, le BCF avait toujours demandé à ses gestionnaires d'opposer un refus de garantie, rappelant que, selon la jurisprudence de la Cour de cassation en vigueur depuis les années 80, l'ensemble routier devait être considéré comme non identifié lorsque seule la remorque était identifiée et/ou assurée. Il renvoyait le dossier au Fonds de garantie automobile (FGA).

Un arrêt contraire avait bien été rendu en 1993, mais il avait été considéré comme un arrêt d'espèce.

Le problème majeur se rencontrait quand la victime n'avait subi que des dommages matériels, car le FGA déclinait sa garantie dans cette hypothèse. La victime n'avait donc droit à aucune indemnisation.

Les victimes et leurs assureurs assignent désormais systématiquement le BCF sur la base de l'implication de la remorque dans l'accident et obtiennent pratiquement toujours gain de cause.

Cette problématique des ensembles articulés, qui se retrouve dans une majorité de pays de l'Union européenne, a été considérée comme un obstacle au développement de la circulation internationale par la Commission européenne, qui a d'ailleurs demandé à un groupe de travail constitué du Conseil des Bureaux (CoB) et du Comité Européen des Assurances (CEA) de lui faire des propositions pour résoudre les difficultés rencontrées.

Ces propositions visent à **permettre à la victime d'un accident causé par un ensemble articulé de s'adresser indifféremment à l'assureur du tracteur ou de la remorque.**

L'assureur auquel s'est adressé la victime dispose ensuite, le cas échéant, d'un droit de recours contre l'assureur de l'autre partie.

Cette disposition figure d'ailleurs dans le projet de Loi de transposition de la 5ème Directive automobile.

Dans ce contexte, le BCF a décidé d'anticiper ces dispositions et de modifier les instructions données aux gestionnaires, dans les cas où la victime ne perçoit aucune indemnisation ; il accepte désormais de gérer le dossier même lorsque la seule remorque est identifiée ou porteuse d'une carte verte valable.

Les règles impliquant des véhicules articulés, applicables dans chaque pays sont disponibles sur le site du CoB. (www.cobx.org/insurers/Tractors-trailers/list-Members-index.htm).

Renforcement du système carte verte

Quoi de neuf au CoB?



dues aux victimes pose certaines difficultés.

Comment se passe, en pratique, le remboursement ?

Lorsqu'un Bureau, ou le mandataire désigné, a procédé au règlement des indemnités dues, il adresse, dans un délai maximum d'un an à compter du dernier paiement effectué en faveur d'une victime, au membre du Bureau qui a délivré la carte verte ou la police d'assurance ou, le cas échéant, au Bureau concerné, une demande de remboursement (article 5 du Règlement Général).

Lorsqu'un membre n'effectue pas le paiement qui lui est réclamé dans le délai de deux mois à compter de la demande de remboursement, le Bureau auquel adhère ce membre, après réception de l'appel en garantie adressé par le Bureau du pays dans lequel est survenu l'accident, procède lui-même au remboursement des indemnités versées.

Le Bureau débiteur, qui doit garantir le remboursement des montants réclamés à ses membres, dispose d'un délai d'un mois pour effectuer le paiement (article 6 du Règlement Général).

Bien que l'assureur du responsable, tout comme le Bureau qui a reçu un appel en garantie, soit passible d'intérêts de retard s'il ne paie pas dans les délais, on voit se développer, depuis quelques années, **une tendance à la contestation des remboursements, tant du côté des**

AU SEIN du système carte verte, la question des remboursements des Bureaux ayant procédé au versement des indemnités

assureurs que du côté des Bureaux.

Ils contestent parfois les conditions d'indemnisation; certains subordonnent leur remboursement à l'aval de leurs réassureurs; d'autres contestent la gestion du dossier par le Bureau gestionnaire. Enfin, certains Bureaux peinent à se substituer à leur membre défaillant.

On constate également un recours plus fréquent à la procédure d'arbitrage.

Le COB réfléchit donc aux moyens de renforcer le système carte verte.

S'agissant d'appels en garantie que le Bureau débiteur doit honorer, il est notamment question de **réaffirmer le principe de base « payez d'abord, contestez ensuite »**. Certains ont proposé d'ouvrir un compte bloqué où seraient déposés les fonds jusqu'à ce que les dossiers sujets à contestation soient résolus.

Le COB met également au point un **site qui répertoriera tous les appels en garantie** émis dans le système, ce qui devrait aider à mesurer l'importance de ces difficultés.

Un groupe de travail va se pencher sur ces questions au cours des prochains mois.

Relations avec les autres bureaux : le Maroc, la Tunisie



LE BCMA (Bureau Central Marocain Automobile) compte depuis peu un nouveau Président, en la personne de M. Bakkoury. M. Sekkhat

et Mme Berrada assument respectivement les fonctions de Vice-Président et de Délégué Général.

De nombreuses difficultés avaient été signalées lors d'une réunion tenue en avril 2005 à Casablanca, à laquelle participaient le Secrétariat du CoB, les Bureaux ayant des liens étroits avec le Maroc, le BCMA, l'Association Nationale d'assurance et les pouvoirs publics.

Un premier bilan effectué fin 2005 a fait état de **quelques avancées** : les Bureaux ont constaté une amélioration en ce qui concerne la **désignation des correspondants et la forfaitisation des frais de justice**. Ces frais sont maintenant facturés en même temps que le principal, ce qui permet de clore le dossier plus rapidement. Le Bureau commence également à proposer des transactions aux victimes.

Cependant, un grand nombre de difficultés subsistent (retard dans les remboursements, déséquilibre dans les délais d'exécution des jugements, absence de réelles expertises médicales judiciaires, prélèvement injustifié de frais de gestion...). **Une réunion de suivi** entre le BCMA et les Bureaux concernés s'est **tenue le 31 mai 2006**. La **Commission Circulation Internationale** réunissant les représentants d'assurance du marché français **se propose également d'inviter le BCMA** à prendre part à la réunion qui

se tiendra en décembre, afin de discuter des dysfonctionnements constatés et de rechercher des solutions appropriées.



En ce qui concerne la Tunisie, **les statuts du nouveau Bureau, le Bureau Unifié Automobile Tunisien (BUAT)** ont été approuvés par arrêté du Ministre des Finances du 17 janvier 2006.

Le CoB, ainsi que les Bureaux belge, italien, espagnol et français, ont rencontré les représentants du BUAT le 29 mars dernier, afin de s'entretenir de la suite des opérations. Lors de cette réunion, le BUAT s'est engagé à satisfaire les demandes du CoB sur plusieurs points.

Il s'agissait, en premier lieu, de rédiger une lettre d'engagement officielle, destinée à informer les Bureaux de la mise en place du BUAT ; ce dernier devant par ailleurs s'engager à reprendre les dettes de l'ancien Bureau. Aux termes des statuts du CoB, **un délai de préavis de six mois est nécessaire** pour transférer les activités d'un Bureau à un nouvel organisme. Au cas particulier, il sera donc difficile pour le nouveau Bureau de débiter ses activités avant le 1^{er} novembre 2006. Les représentants du BUAT se sont par ailleurs engagés à fournir le Règlement Intérieur du nouveau Bureau, dans lequel doivent clairement figurer le **principe de solidarité** entre les membres et **la distinction** entre les activités du **Bureau carte verte** de celles du **Bureau carte orange**.

Les Bureaux ont été officiellement avisés de la création du nouveau Bureau tunisien le 29 mai 2006.

Séminaire ROME II

Afin de contribuer à l'uniformité de l'application du droit communautaire, la Commission a adopté, le 22 juillet 2003, une proposition de règlement émanant du Parlement européen et du Conseil visant à **uniformiser les règles concernant la loi applicable aux obligations non-contractuelles.**

La proposition, retenant comme **règle générale la loi du lieu où le dommage est survenu ou risque de survenir** (*lex loci commissi delicti*), a ensuite été transmise au Parlement et au Conseil dans le cadre de la procédure de codécision.

Mme Diana Wallis, député européen désigné rapporteur, a proposé d'introduire des **dispositions spécifiques aux accidents de la circulation.**

Elles viseraient à appliquer, pour les dommages corporels et s'agissant des modalités des dommages-intérêts et du calcul de leur montant, la loi du lieu de résidence de la victime (*lex damni*, à moins que cette solution ne soit inéquitable).

Sur le plan de la responsabilité, le droit applicable serait celui en vigueur sur le lieu de l'accident.

Cette solution serait, selon le Parlement, plus équitable pour la victime, eu égard aux dispositions contenues dans les 4ème et 5ème Directives automobile. La victime étant libre, dans son pays d'origine, de déposer plainte contre l'assureur étranger du responsable ou de rechercher un accord avec le représentant de cet assureur, il serait plus équitable et plus pratique d'appliquer les dispositions juridiques de l'Etat dans lequel la victime a son lieu de résidence.

Ces suggestions n'ont cependant pas été prises en compte par la Commission dans sa nouvelle proposition du 21 février 2006.

Elle estime qu'une telle solution, qui soumettrait à deux lois distinctes l'obligation non contractuelle, d'une part, et le montant des dommages intérêts, d'autre part, s'écarterait sensiblement du droit positif en vigueur dans les Etats membres et ne saurait donc être adoptée sans analyse approfondie préalable.

La règle générale retenue dans cette proposition reste celle du lieu où le dommage est survenu ou risque de survenir. En matière d'accident de la circulation, il sera donc vraisemblablement fait application de la loi du lieu de la collision.

La proposition instaure cependant un certain nombre d'exceptions,

permettant d'écarter la *lex loci*. Les parties peuvent notamment convenir de soumettre l'obligation non contractuelle à la loi qu'elles choisissent, la règle générale ne s'appliquant qu'à défaut de choix par des parties.

Par ailleurs, dans l'hypothèse où les parties résident dans le même pays, il est fait application de la loi de ce pays. Enfin, si les circonstances révèlent que l'obligation non contractuelle présente des liens manifestement plus étroits avec un autre pays, la loi de cet autre pays s'applique.

La question de l'opportunité d'une **législation** communautaire **spécifique** en matière de droit applicable **aux accidents de la circulation** sera examinée dans le cadre d'un rapport d'application devant être élaboré par la Commission, **dans les cinq ans** suivant l'entrée en vigueur du règlement.

Dans ce contexte, un **séminaire intitulé ROME II, traitant du choix entre la *lex loci et la lex damni*, s'est tenu à Vienne les 4 et 5 mai 2006**. De nombreux juristes et assureurs ont participé à ce séminaire. Alors que les positions sont apparues partagées, les représentants du Parlement européen présents lors des débats ont réaffirmé leur détermination quant à l'introduction d'une législation spécifique aux accidents de la circulation, sans attendre le délai de cinq ans mentionné dans la dernière proposition.

7^E COLLOQUE DE TRÈVES

L'Institut pour le droit européen de la circulation routière (www.ue-droit-circulation.org) organise chaque année les journées européennes du droit de la circulation routière, plus connu sous le nom de « Colloque de Trèves ».

Cet Institut, auquel adhèrent le BCF, la FFSA, le GEMA, ainsi que d'autres assureurs, a été fondé en 2003. Il est directement rattaché à l'Académie de droit européen de Trèves (ERA), qui contribue à la sensibilisation, à la compréhension et à la bonne application du droit européen en organisant des formations et des forums de discussion.

Le Colloque de Trèves réunit les professionnels du droit (avocats, juges, universitaires, juristes...) venus de toute l'Europe. Il vise, entre autres, à améliorer la coopération judiciaire en Europe et à promouvoir l'échange des connaissances scientifiques et des expériences pratiques en matière de droit de la circulation.

Le programme du 7^{ème} Colloque, qui se déroulera à Trèves du 18 au 20 octobre 2006, portera, sous réserve de modifications, sur les sujets suivants :

18/10/06 après-midi :

- protection de l'enfant dans l'Union européenne
- amendes transfrontalières

19/10/06 matin :

- rôle des avocats
- droit anglo-saxon

19/10/06 après-midi :

- éléments d'une 6^{ème} Directive :
 - usagers faibles
 - tracteurs/remorques
 - prescription
 - frais judiciaires
 - tiers payeurs
 - garantie minimum

20/10/06 matin :

- Rome II

Transposition de la 5e Directive automobile

Les travaux de transposition de la 5ème Directive automobile ont commencé. Un groupe de travail réunissant les deux organisations professionnelles, le BCF et le FGAO, a préparé, sous la responsabilité de la Direction du Trésor, un avant-projet de loi. La Directive doit être transposée avant le 11 juin 2007.

Il est suggéré que cette transposition soit également l'occasion de procéder à un toilettage du code des assurances.

L'avant-projet contient ainsi une proposition concernant les ensembles articulés (cf. « Pleins phares sur... »).

Le BCF propose par ailleurs d'actualiser les textes relatifs à l'assurance frontière, de manière à en faciliter la distribution.

Brèves

Des modifications sont intervenues dans les législations polonaise, turque, maltaise et roumaine en matière d'assurance de responsabilité civile obligatoire.

Ces modifications portent essentiellement sur les montants de garantie fixés par la 5ème Directive et sont consultables sur le site du CoB (www.cobx.org).

Quelques chiffres

En 2005, le marché français a géré 50 520 dossiers impliquant la responsabilité civile d'un véhicule étranger.

Les correspondants ont géré 38 800 dossiers. Le BCF a géré quant à lui 11 720 dossiers, correspondant aux sinistres survenus en France impliquant des véhicules étrangers, dont voici le top 10...

