

BCIN FOS

LA LETTRE D'INFORMATION DU BUREAU CENTRAL FRANCAIS

| | | | | |
|---------------------------|-------------------------|----------------------------|--------------------------------|-----------|
| PLEINS PHARES SUR ... 2-3 | QUOI DE NEUF AU COB ? 4 | AU COEUR DE L'EUROPE 5-6-7 | QUE SE PASSE-T-IL AU BCF ? 8-9 | BREVES 10 |
|---------------------------|-------------------------|----------------------------|--------------------------------|-----------|

Assemblée générale du CoB

P.2-3

EDITORIAL Ce numéro 14 du BCinFos paraît à une date inhabituelle. Pourquoi ?

Le Bureau Central Français a conjugué ces dernières semaines deux priorités : la gestion des dossiers pour résorber un certain retard et la préparation de l'Assemblée Générale 2011, qui marquait le 60^{ème} anniversaire de sa création, en consacrant tout le temps nécessaire à l'objectif que nous nous étions fixés de donner la parole aux gestionnaires.

Mon mandat de Président s'est achevé lors de cette dernière Assemblée générale et mes deux années de présidence, ainsi que mes 17 années de présence au BCF, en qualité d'Administrateur, dont 13 en tant que Vice Président, me permettent de mettre en perspective les évolutions de cet organisme que j'ai suivies de très près alors que la gestion des accidents transfrontaliers s'est largement complexifiée.

1951 – 2011, cela fait certes 60 ans que le BCF évolue pour s'adapter, mais jamais la réglementation et les nouvelles technologies n'avaient exigé de transformations aussi rapides et continues qu'au cours de ces 10 dernières années.

Beaucoup de points positifs sont à porter à l'actif du BCF.

Tout d'abord, et puisque c'est le cœur de notre métier, il faut souligner que le BCF est très présent sur le plan international. Il s'est investi très activement dans les différents comités et groupes de travail du Conseil des Bureaux, dont il a récemment assuré la Vice-présidence, 3 années durant, grâce aux qualités personnelles de son Directeur, Françoise Dauphin.

La CARTE BRUNE

P.4

Ce travail, accompli également avec d'autres instances, permis de tisser des liens avec de nombreux homologues et de résoudre un certain nombre de problèmes sur lesquels ses membres l'avaient alerté, facilitant ainsi la gestion quotidienne des dossiers.

Sur le plan national, le Bureau s'efforce de jouer un rôle de facilitateur : il a clarifié ses conditions d'intervention (escalade, fausses cartes vertes, correspondants..), et s'est attaché à renforcer la discipline financière (substitutions, sanction des mauvais payeurs). Une cellule «qualité» a pour mission d'assurer un meilleur suivi des problèmes récurrents et de trouver des solutions à des situations de blocage.

L'information et la communication sont devenues des éléments clefs du service attendu par les membres du BCF, comme cela a été souligné au cours de l'Assemblée générale : le BCF s'est doté d'un service dédié. Les gestionnaires ont plébiscité le nouveau site internet, les réunions d'information sont très suivies et bien entendu le BCinFos constitue maintenant un lien apprécié entre le BCF et ses différents interlocuteurs. Enfin, le travail réalisé par la Commission de la Circulation Internationale, qui est un lieu d'échanges désormais indispensable avec le marché lui est très profitable.

Il n'en reste pas moins que les gestionnaires ont montré à l'Assemblée générale qu'ils attendaient que le BCF progresse encore sur tous ces plans.

Le service que le BCF doit apporter aux assureurs, mais surtout aux victimes, repose sur une organisation opérationnelle, avec son personnel, ses règles, les institutions qui l'entourent et les ressources nécessaires pour faire fonctionner l'ensemble. Il est de l'intérêt de tous que ce fonctionnement soit optimal. L'image de l'assurance et bien sûr de chaque assureur est engagée.

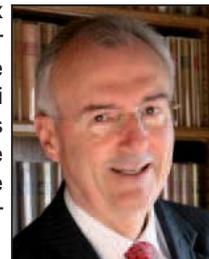
Appels en garantie du BCF

P.8-9

L'introduction d'une Gestion Electronique de Documents (GED), en 2010, montre que le BCF veut continuer à moderniser sa gestion. Mais les retards qu'a entraîné sa mise en place ont toutefois souligné la fragilité de son organisation actuelle. C'est pourquoi, le BCF a entamé une réflexion sur ce sujet avec l'aide d'un consultant. Il faudrait que le BCF soit en mesure, dès la fin de l'année, de mettre en place une organisation qui rende un service efficace à ses membres, à un coût optimal, et qui permette au personnel de l'entreprise de travailler dans la sérénité.

Les gestionnaires ont également été demandeurs d'une communication accrue, et surtout, qui ne se limite pas au niveau des responsables de services. L'information doit mieux passer au niveau des gestionnaires. Le BCF s'y emploiera. Les sujets techniques que devra traiter le BCF au cours des prochaines années sont également nombreux, surtout si le système carte verte doit s'élargir, comme l'a suggéré le représentant de l'ONU lors de l'Assemblée générale du CoB en mai dernier !

Il faut que le BCF soit en ordre de marche pour y faire face et je ne doute pas qu'il y parviendra grâce au professionnalisme et aux compétences de l'équipe du BCF du nouveau Président Jean-Pierre Telloli, du nouveau Vice-Président, Philippe Roux et du Directeur Françoise Dauphin, à qui je présente tous mes vœux de réussite avant de clore mon dernier éditorial.



Daniel LAURENT
Président du BCF

L'Assemblée générale du CoB s'est tenue à Dubrovnik les 26 et 27 mai dernier



La Bosnie Herzégovine est devenue membre à part entière du CoB depuis le 1er janvier 2011

Elle n'est donc plus sous suivi, mais elle maintient ses garanties financières.

Sur le plan technique, une décision est à signaler (les autres touchent les relations entre Bureaux, principalement la recevabilité des appels en garantie) :

Elle concerne la validité d'une confirmation de garantie donnée par une entité qui sous-traite la gestion des sinistres au nom d'un assureur.

En effet, pour des raisons diverses, certains assureurs confient parfois la gestion de leurs sinistres (notamment causés à l'étranger) à d'autres entités comme des cabinets régleurs ou des courtiers.

Celles-ci se trouvent donc en contact avec les Bureaux étrangers qui leur demandent directement confirmation de la garantie.

Afin d'éviter toute contestation, le CoB confirme que le Bureau garant est lié par la confirmation de garantie donnée par le gestionnaire pour compte. En cas de défaillance, quelle qu'elle soit, le Bureau doit se substituer à son membre.

Plusieurs autres questions techniques sont à l'étude (en liaison avec le Comité de coordination qui représente les Fonds de garantie) :

- les conséquences d'une confirmation du stationnement habituel donnée de bonne foi, mais qui se révèle erronée par la suite ;

- les problèmes que continuent à poser les véhicules expédiés, les véhicules volés et la non assurance.

Plusieurs décisions ont été adoptées :

Le CoB comptera un nouveau membre au 1er janvier 2012 :

le Monténégro

En fait, ce pays a toujours fait partie du système carte verte, soit dans le cadre de l'ex-Yougoslavie, soit sous l'égide de la Serbie, avec qui il formait une Communauté d'Etats dans un premier temps, puis après son indépendance en 2006.

C'est la raison pour laquelle le Monténégro deviendra membre à part entière du CoB, sans période transitoire, mais à condition qu'il souscrive les garanties financières requises pour les nouveaux membres.

Une nouvelle case «MNE» sera donc ajoutée à la carte verte. Les assureurs auront deux ans pour actualiser leurs cartes vertes. Une circulaire sera diffusée à ce sujet, le moment venu.

Vers une mondialisation du système carte verte ?

Le CoB s'interroge sur les limites de son expansion géographique.

La dernière position officielle, définie en 1996, rappelait que le système carte verte, qui fonctionne sous l'égide de la Commission pour l'Europe de l'ONU (UNECE), était essentiellement européen, c'est-à-dire qu'il devait être limité aux pays situés à l'ouest de l'Oural et de la mer Caspienne.

La plupart des pays figurant dans la liste établie alors sont maintenant membres du système de la carte verte (dont la Russie qui déroge à la règle puisqu'une partie de son territoire est situé en Asie).

Le seul pays de la liste à n'avoir pas encore adhéré est la Géorgie. En 1996, le CoB s'interrogeait cependant sur la position géographique de l'Arménie et de l'Azerbaïdjan, candidats potentiels.

Le CoB prenait également position sur les pays du pourtour de la Méditerranée et concluait qu'il pourrait admettre l'Algérie, l'Egypte, le Liban, la Lybie et la Syrie.

Depuis lors, d'autres pays ayant manifesté un intérêt pour l'adhésion au système carte verte, le CoB se demande si l'entrée dans le système carte verte doit être accordée sur un critère exclusivement géographique. Ne devrait-on pas se baser aussi sur l'importance des flux de circulation entre le pays candidat et les pays du système carte verte, et évaluer l'impact d'une adhésion sur la stabilité financière et le maintien des normes du système ?

M. NOWACK, chargé des affaires économiques à la division transport de l'UNECE, a surpris les participants à l'Assemblée générale du CoB en soulignant que l'UNECE n'avait pas une vocation uniquement européenne, et que ses projets concernant, par exemple la sécurité routière, couvraient toutes les zones géographiques. Il a invité en conséquence le CoB à ouvrir largement ses portes à tous les pays qui souhaiteraient adhérer, indiquant que le système carte verte a clairement une vocation à devenir mondial.

C'est un objectif qui paraît bien lointain aux Bureaux, confrontés chaque jour aux difficultés que soulèvent les disparités entre les 45 - bientôt 46 - membres actuels !

La Serbie a été admise dans l'Accord multilatéral

L'addendum a été signé à Dubrovnik. La Commission Européenne a indiqué qu'elle était prête à accepter cette adhésion, qui deviendra effective après la publication de l'addendum au Journal Officiel de l'Union Européenne.

TVA

Le CoB a renoncé à formuler des recommandations aux Bureaux sur l'application de la Directive 2008/8/CE sur le lieu de prestation de services, compte tenu des divergences entre les lois de transposition nationales et /ou pratiques concernant ce sujet.

Il a cependant appelé l'attention du Comité Européen des Assurances sur les propositions d'amendement à la Directive 2006 qui pourraient conduire à exclure les Bureaux, les Fonds de garantie, les Organismes d'indemnisation et, de façon générale, toute gestion pour compte de l'exonération concernant l'assurance.

Signature par un Bureau des conventions d'assurance conclues entre assureurs sur un marché.

Le CoB avait, par le passé, interdit à un Bureau de signer de telles conventions ; il a paru opportun d'examiner si cette interdiction devait être maintenue, plusieurs Bureaux ayant été sollicités pour souscrire de telles conventions.

Après avoir fait un état des lieux et avoir analysé les divers types de conventions existantes, il est apparu sage de ne pas modifier la position du CoB. Mais une information des homologues sur l'existence de telles conventions, notamment quand les solutions qu'elles proposent sont appliquées couramment par les tribunaux, est à recommander.

La stabilité financière demeure l'une des préoccupations majeures du Conseil des Bureaux

Un Comité de suivi effectuera le suivi de la stabilité financière générale de tout le système, identifiera les Bureaux potentiellement faibles, mettra en place un système de prévention et proposera des sanctions ou toutes mesures spécifiques à prendre contre les membres peu coopératifs ou défaillants.

Depuis deux ans, les Bureaux répondent à un questionnaire visant à recueillir des informations sur la stabilité financière. Elles sont ensuite analysées sur la base d'une matrice d'évaluation. Ces premières expériences n'ont pas donné entière satisfaction et le nouveau Comité devra affiner les critères d'appréciation et les méthodes d'évaluation.

Le traitement des appels en garantie est assez unanimement reconnu comme l'un des facteurs les plus pertinents permettant de juger les risques pesant sur la stabilité financière du système.

FRAUDE

La lutte contre la fraude est une préoccupation croissante des membres du BCF.

Les Bureaux nationaux sont eux aussi de plus en plus souvent confrontés à des dossiers de sinistres frauduleux. Il semblerait que la fraude augmente dans les sinistres transfrontaliers avec, sans doute, une participation croissante du crime organisé, qui profite des lacunes dans la coopération internationale.

Comment faire face à ce type de situation, car les Bureaux manquent d'expérience en matière de lutte contre ce phénomène ? Comment gérer les sinistres car le soupçon de fraude n'est pas un argument qui permet à un Bureau ou un assureur de refuser de rembourser le Bureau gestionnaire ? Comment doit réagir un Bureau qui est informé d'une fraude dont sont victimes des assureurs étrangers dans son pays ? Comment coopérer pour rapporter la preuve d'une fraude ? Les assureurs étrangers sont-ils prêts à rembourser le prix des enquêtes diligentées par le Bureau gestionnaire pour détecter un sinistre frauduleux ? Comment échanger des données utiles pour prévenir une fraude sans transgresser les règles de protection des données à caractère personnel ?

C'est le type de questions que les Bureaux se sont posées dans l'atelier organisé en marge de l'Assemblée générale du CoB.

Un représentant de l'Association allemande des assureurs (GDV) est venu présenter les vues de son organisme sur la question. Le CEA a fait part des initiatives qu'il est en train de prendre.

Nos collègues des Balkans ont présenté un protocole qu'ils ont signé entre les Bureaux et les Associations de 8 pays pour mieux coopérer en la matière.

Cet atelier a permis d'amorcer une réflexion que les Bureaux seront certainement conduits à approfondir par la suite.

■ Françoise DAUPHIN

“ QUOI DE NEUF AU COB ?

Systeme «carte brune» / Secretariat du CoB ”

Une nouvelle Secrétaire générale et une nouvelle Vice-présidente

Le Secrétaire général du CoB, Alain Pire, va faire valoir ses droits à la retraite à la fin de l'année.

L'Assemblée générale a approuvé le choix de son successeur, Greet FLORÉ.

Pendant longtemps responsable des sinistres au Bureau belge, Greet Floré avait rejoint le secrétariat du CoB en septembre dernier.

C'est donc une experte des sinistres internationaux qui succédera le moment venu à Alain Pire.

Françoise Dauphin a achevé son mandat de 3 ans en tant que Vice Présidente du CoB. C'est notre collègue Tjasa Khorbar, Directrice du bureau slovène, qui lui succède.

SYSTEMES PARALLÈLES À LA CARTE VERTE : LA CARTE BRUNE

M. Amadou BIO, Secrétaire général du système de la carte brune, a rendu visite au Bureau Central Français, où il a été reçu par Daniel LAURENT et Françoise DAUPHIN.

M. BIO a rappelé que le système de la carte brune a été créé en 1982 à Cotonou, dans le cadre de la Communauté Economique des Etats d'Afrique de l'Ouest (CEDEAO).

Les pays membres sont : le Bénin, le Burkina Fasso, la Côte d'Ivoire, la Gambie, le Ghana, la Guinée, la Guinée Bissau, le Libéria, le Mali, le Niger, le Nigeria, le Sénégal, la Sierra Leone et le Togo. Son Secrétariat général est à Lomé (Togo).

Ses objectifs et sa structure sont proches du système de la carte verte : dans chaque pays, un Bureau national émet les cartes vertes et gère les sinistres causés sur son territoire par des véhicules porteurs de carte brune immatriculés dans un Etat membre du système.

Un document standardisé, la carte brune, tient lieu d'attestation d'assurance dans l'ensemble des pays du système.

Un protocole régit le fonctionnement du système carte brune.

M. BIO a insisté sur certaines difficultés en particuliers, pour lesquelles le Secrétariat général recherche des solutions :

- la lenteur dans le règlement des sinistres,
- le non paiement des cotisations au Conseil des Bureaux ;
- l'absence de dépôt par les Etats d'une lettre de crédit garantissant les engagements des Bureaux, comme les y obligent les conventions ;
- les falsifications massives de cartes brunes (les sinistres causés par des véhicules porteurs de fausses cartes ne sont pas pris en charge par les Bureaux, mais les victimes ne sont pas indemnisées, car il n'y a pas de Fonds de garantie dans tous les pays) ;
- l'absence d'implication par les magistrats et les forces de l'ordre dans l'application du protocole.

En 2008, une «Convention harmonisée pour l'indemnisation des victimes dans l'espace CEDEAO», a harmonisé les conditions générales des contrats d'assurance automobile, les conditions d'indemnisation des victimes (création d'un barème) et institué une commission d'arbitrage pour régler les problèmes pouvant naître de ces dispositions.

La mise en place d'une nouvelle carte brune sécurisée devrait permettre au système de mieux fonctionner.

Son émission est centralisée au Secrétariat général, qui approvisionne les Bureaux, moyennant un prix fixe. Les cartes brunes sont ensuite revendues par les Bureaux aux assureurs à un tarif librement fixé.

La nouvelle carte brune devrait limiter les falsifications et le produit de sa vente compenser le non paiement des contributions au Conseil des Bureaux.

Le Secrétariat tient un fichier central des cartes brunes. Les forces de police y ont accès. Cela devrait permettre de confirmer les garanties plus rapidement, faute de quoi les véhicules sont immobilisés.

Le Secrétaire général s'attache à associer les pouvoirs publics, en particulier les autorités de contrôle, à son action, afin que le système carte brune réponde de plus en plus efficacement à ses objectifs.

Vous pouvez compléter votre information en consultant le site de la carte brune : www.cartebrune.org

■ Françoise DAUPHIN

Pas de 6^{ème} directive automobile

C'est ce qu'a confirmé, à l'Assemblée générale du Conseil des Bureaux, Karel Van Hulle, chef de l'Unité «Assurances et Pensions» à la DG «Marché intérieur et services» de la Commission européenne.

Les dispositions des trois premières Directives sur l'étendue de la garantie ne s'opposent pas à une réglementation nationale qui partagerait les responsabilités à l'égard des dommages.

C'est ce qu'a précisé la Cour de Justice de l'Union Européenne dans un arrêt du 17 mars 2011, suite à une demande de décision préjudicielle introduite par le Tribunal da Relação de Porto.

Un accident survenu au Portugal le 5 août 2000, entre un cyclomoteur et un véhicule léger, est à l'origine de cette demande.

En effet, le conducteur du cyclomoteur, victime d'un traumatisme crânien, se trouve dans l'impossibilité de travailler et veut obtenir une indemnité de plus de 150 000 €.

Or, aucune faute ne peut être imputée à l'un ou l'autre des conducteurs et un doute persiste quant au degré de contribution des véhicules impliqués dans la réalisation des dommages lors de l'accident. Dans ce cas, il serait fait application de

l'article 506 du code civil portugais, qui prévoit, dans une telle hypothèse de fixer à 50% la part de responsabilité de chacun des conducteurs.

La limitation de responsabilité entraînerait une limitation proportionnelle de l'indemnité due à la victime en vertu des articles 483 et 499 de ce code.

En l'espèce, la Cour portugaise de renvoi s'interroge sur la compatibilité du régime de responsabilité portugais avec les dispositions du droit de l'Union.

Elle se base sur un arrêt «Candolin e.a» (C-537/03) du 30 juin 2005, qui jugeait que les législations nationales permettant de réduire ou de limiter l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation, au motif que celles-ci ont contribué aux dommages qu'elles ont subis, seraient contraires au droit de l'Union en ce qu'elles priveraient de leur effet les articles 3 §1 de la première Directive, 2 §1 de la deuxième Directive et 1er de la troisième Directive.

La Cour relève toutefois que les deux premières Directives (72/166/CE du 24 avril 1972 et 84/5/CE du 30 décembre 1983) tendent, d'une part à assurer la libre circulation des véhicules et des personnes à leur bord, d'autre part à garantir que les victimes d'accidents causés par ces véhicules bénéficieront d'un traitement comparable, quel que soit le point du territoire de l'Union où a eu lieu l'accident.

A cet égard, la Directive de 1972 invitait les Etats membres à instituer une obligation d'assurance pour les véhicules ayant leur stationnement sur leur territoire, tout en leur laissant le soin de déterminer les dommages couverts et les modalités de l'assurance.

Cependant, afin de réduire les divergences existant dans l'étendue de la garantie entre les Etats, les Directives de 1972, 1984 et 1990 ont imposé la couverture de certains dommages ou interdit certaines exclusions.

Mais la Cour rappelle qu'il ne faut pas faire de confusion entre l'obligation de couverture et l'étendue de l'indemnisation des tiers au titre de la responsabilité civile de l'assuré.

La couverture est «définie et garantie» par la réglementation de l'Union ; la responsabilité est régie pour l'essentiel par le droit national (cf. arrêt Farrell C-356/05 du 19 avril 2007).

La Cour réaffirme que les «Directives automobiles» visent la garantie et n'ont pas pour objet d'harmoniser les régimes de responsabilité dont la détermination reste de la compétence des Etats membres.

On doit donc comprendre que :

● le législateur européen ne définit pas le type de responsabilité applicable dans les Etats membres ;

● ces derniers doivent prévoir une assurance obligatoire de la responsabilité telle qu'elle s'applique dans leur droit national, conforme aux Directives automobiles ;

● s'agissant des dispositions du droit de la responsabilité qui régissent l'indemnisation, les Etats membres ne peuvent les définir d'une façon qui priveraient les Directives automobiles de leur effet utile (c'est le sens des arrêts Candolin e.a. et Farrell précités).

La Cour précise que «ce serait le cas si la responsabilité de la victime à l'égard des dommages qu'elle a subis, telle qu'elle découle de l'appréciation selon le droit national de la responsabilité civile, de sa contribution à la réalisation desdits dommages, avait pour conséquences d'exclure d'office ou de limiter de façon disproportionnée son droit à indemnisation par l'assurance obligatoire de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs des dommages dont l'assuré est responsable».

Or, la Cour note que dans le cas considéré, la réduction des dommages subis découle non pas d'une limitation de la couverture de la responsabilité civile par l'assurance (ce qui était le cas dans les sinistres ayant donné lieu aux arrêts précités), mais d'une limitation de la responsabilité civile de l'assuré, vertu du régime de responsabilité applicable.

La disposition prévoyant que la responsabilité civile est partagée proportionnellement à la contribution de chacun des véhicules à la réalisation des dommages n'affecte pas la garantie d'assurance elle-même.

Elle est donc parfaitement compatible avec le droit communautaire.

Cette conclusion est corroborée par l'article 12 de la Directive 2009/103/CE du 16 septembre 2009, qui, en imposant une couverture des dommages subis par certaines catégories de victimes, précise que cette disposition n'affecte ni la responsabilité ni le montant de l'indemnisation desdits dommages.

■ Françoise DAUPHIN

Faillites d'entreprises d'assurance automobile : une Directive en vue ?

La plupart des pays de l'Union Européenne ont volontairement mis en place des dispositifs d'indemnisation des victimes d'accidents causés par des véhicules assurés auprès d'entreprises en liquidation.

Cependant, la récente faillite d'INEAS, entreprise néerlandaise opérant essentiellement en Libre Prestation de Services (LPS), a révélé quelques lacunes dans le dispositif, précisément pour ce qui est des compagnies travaillant en LPS.

Les accords entre les Fonds de garantie, les Bureaux «carte verte» et les Organismes d'indemnisation, qui prévoyaient la prise en charge finale des sinistres par l'organisme compétent du pays du siège de l'entreprise défaillante et reposaient sur une adhésion volontaire, en sont ressortis fragilisés.

En effet, il apparaît que les organismes payeurs du pays du siège n'ont pas connaissance des contrats souscrits à l'étranger et ont du mal à évaluer leurs engagements.

Ce constat est arrivé au moment où la Commission européenne lançait une consultation publique, suite à la publication d'un Livre blanc sur les régimes de garantie d'assurance (RGA, connus en anglais sous le sigle IGS – Insurance Guarantee Schemes). Le Livre blanc proposait l'élaboration d'une Directive, qui imposerait la constitution d'un Fonds de garantie pour défaillance d'entreprises d'assurance dans chaque Etat membre.

Le problème est de savoir sur quel risque porterait le régime de garantie : l'assurance vie exclusivement ? l'assurance vie et l'assurance dommage ? L'assurance dommage avec ou sans l'assurance automobile ? La consultation publique qui s'est terminée en novembre 2010 a donné lieu à des points de vue divergents.

Suite aux difficultés concrètes rencontrées lors de la faillite d'INEAS, la Commission, qui penchait plutôt pour une exclusion de l'assurance automobile, croyant le problème résolu, est revenue sur sa position, et réexaminera la question sur la base des travaux d'un groupe de travail CoB/CEA.

La proposition de la Commission, en cours de rédaction, devrait être connue au plus tôt à la fin de l'année 2011.

■ Françoise DAUPHIN

Le siège de l'Institut, actuellement en Allemagne, va être transféré au Luxembourg. Cette décision a été entérinée par l'Assemblée générale constitutive, qui s'est tenue à Luxembourg, le 9 juin dernier.

Les «Journées européennes de la circulation routière» se tiendront cette année les 12 et 13 octobre 2011, au Luxembourg. Organisées par l'«Institut pour le Droit Européen de la Circulation» (IDEC), les thèmes abordés seront les suivants :

- La circulation en Europe : consolidation ou renouveau ?
 - Législation et jurisprudence européennes actuelles.
 - La sécurité sur les routes – Travaux de la Commission européenne.
- La protection des enfants en Europe (thème principal).
 - Psychologie du développement de l'enfant.
 - Age/responsabilité et responsabilité civile/engins assimilés à des véhicules utilisés par les enfants.
- Achat d'un véhicule à l'étranger : problèmes des propriétaires, assureurs et victimes.
- Assurance de responsabilité civile : conséquences pratiques de la jurisprudence/application des Directives sur l'assurance automobile sur le plan national.

■ Alexandra SEMPÉ

“ QUE SE PASSE-T-IL AU BCF ? (1^{ère} partie) ”

Appels en garantie du BCF : les progrès se font attendre ”

**C o m m e
c h a q u e
a n n é e , l e C o B
a f a i t l e b i l a n
d e s a p p e l s
e n g a r a n t i e
é m i s d a n s
l ' e n s e m b l e
d u s y s t è m e
c a r t e v e r t e .**

Sur le plan international, pas de changement significatif

En 2010, 2155 appels en garantie ont été enregistrés sur le site du CoB, contre 2400 en 2009, soit une baisse d'environ 10 %. En revanche, le montant global des appels en garantie est passé de 8,2 M€ en 2009 à 8,9 M€ en 2010, soit une augmentation de 8,5 %.

Concernant la structure des appels en garantie, là encore, on note certaines évolutions : 80 % d'entre eux se rapportent à des dossiers non réglés (+ 6 % par rapport à 2009), 13 % concernent des intérêts non réglés (- 4 % par rapport à 2009) et 7 % visent des sommes dues de Bureau à Bureau (contre 9 % en 2009).

La diminution des appels en garantie pour intérêts de retard non réglés peut avoir plusieurs explications : soit les Bureaux paient plus rapidement, soit ils utilisent la procédure en ligne avec plus de discernement en formant moins d'appels en garantie pour les intérêts de retard, qui demandent beaucoup de travail aux Bureaux pour de faibles montants.

Dans les deux cas, il s'agit d'une bonne nouvelle et le CoB encourage les Bureaux à poursuivre dans cette voie !

Pour ce qui concerne le Bureau Central Français, on constate, hélas, peu de progrès !

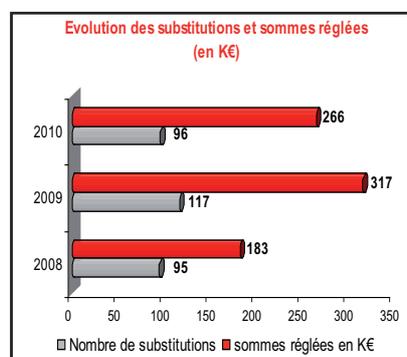
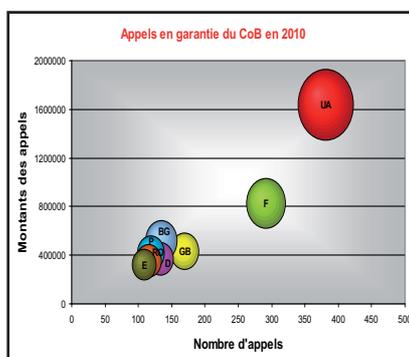
Certes, on enregistre une petite satisfaction : le marché rétrograde à la seconde place des mauvais payeurs derrière un pays de l'Est ! 291 appels en garantie ont été enregistrés en 2010 pour un montant de 824 000 €, contre 324 en 2009 pour un montant de 900 000 €.

Comme l'an passé, le BCF enregistre, à lui seul, 13,5 % de l'ensemble des appels en garantie.

Parallèlement, le BCF n'émet que peu d'appels en garantie (28) contrairement à d'autres Bureaux voisins comme l'Italie ou Espagne - 372, pays avec lesquels la France a des flux de circulation importants.

Sur le plan national, beaucoup d'énergie déployée pour un résultat mitigé

Le BCF s'est moins substitué à ses membres en 2010 : il a remboursé les Bureaux étrangers à la place de 18 de ses membres, dans 96 dossiers (contre 117 en 2009) pour un montant de 266 K€ (contre 317 K€ en 2009).



“ QUE SE PASSE-T-IL AU BCF ? (2^{ème} partie)

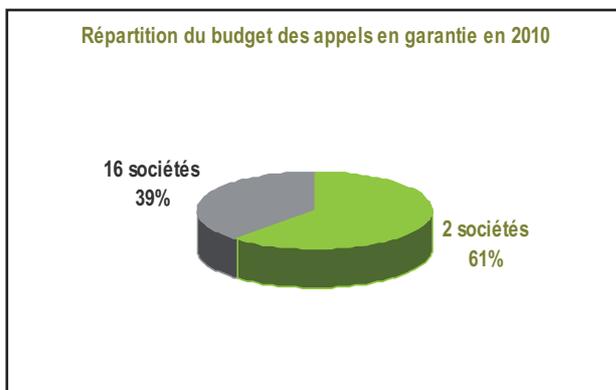
Appels en garantie du BCF : les progrès se font attendre ”

La différence entre le nombre d'appels en garantie et les substitutions s'explique par le fait que le BCF essaie d'abord de faire payer son membre avant de se substituer, et les efforts de sensibilisation, voire les sanctions portent quelques fruits.

Les pénalités se sont élevées à environ 40K€ contre 47K€ en 2009.

Deux sociétés concentrent la plus grande partie des substitutions effectuées par le BCF en 2010 : le Bureau s'est substitué à ses deux membres dans 44 dossiers (45 % des substitutions pour lesquelles il a été amené à se substituer).

Le montant global de ces 44 dossiers s'élève à 161 K€, soit 60 % des sommes déboursées par le BCF au titre des substitutions. Il s'agit souvent de sommes modestes, parfois d'intérêts de retard de quelques dizaines d'euros.....



Si les sommes en jeu peuvent paraître dérisoires au regard du chiffre d'affaire des entreprises concernées, elles pèsent lourd sur le fonds commun du BCF : 13 % du montant du fonds, qui n'est que de 2 M€.

Le véritable problème, c'est que le BCF a beaucoup de mal à se faire rembourser par ces sociétés.

Au 31 décembre 2010, sur un encours (toutes causes de recours confondues auprès des membres du BCF) de 472K€,

229K€, soit 48% concernaient des créances de plus d'un an.

Il faut savoir que les appels en garantie demandent un énorme travail aux collaborateurs du BCF.

Le délai de substitution étant d'un mois, le BCF doit être très vigilant pour ne pas payer lui-même d'intérêts et pour éviter les doubles paiements.

Le recouvrement des sommes avancées exige des efforts considérables (identification des dossiers, vérification de l'état des paiements, envoi réitéré des pièces, explications complémentaires...).

En un mot, beaucoup d'énergie déployée pour un résultat mitigé : malgré les opérations de relance menées en février 2011, les arriérés s'élèvent encore à 158K€.

Or, les forces du BCF pourraient être utilisées à meilleur escient.

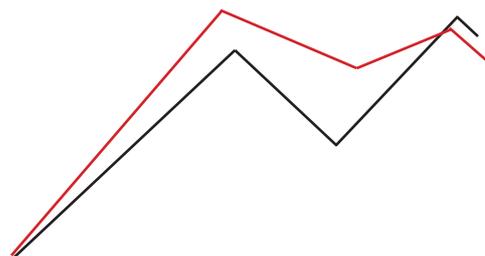
Le temps passé sur les dossiers «substitution» pourrait, par exemple, être mis à profit pour accélérer la gestion des dossiers et résoudre ceux qui posent de réels problèmes de fond.

N'est-ce pas ce que les sociétés attendent du Bureau ?

Mais il ne pourra pas y parvenir seul.

Si les sociétés attendent l'aide du BCF, le Bureau, lui aussi, attend l'aide de ses membres.

▲ Alexandra SEMPÉ



BCF - FGAO :

Rencontre entre gestionnaires

Le BCF et le Fonds de garantie entretiennent des liens étroits : d'une part, le BCF a en effet un recours contre le Fonds de garantie lorsqu'un véhicule non assuré, immatriculé en France, est responsable d'un sinistre dans un pays membre de l'Accord multilatéral (cela représente environ 7 millions d'euros par an).

Or, les dispositions du Règlement général basées sur la confiance entre Bureaux et limitant la demande de justificatifs, sont parfois difficilement compatibles avec les règles de fonctionnement du Fonds de garantie, qui souhaite avoir un maximum d'informations pour exercer ses recours contre le responsable.

Par ailleurs, les régimes applicables aux accidents internationaux étant de plus en plus interdépendants (fausses plaques, véhicules expédiés, véhicules volés...), ils nécessitent une interprétation convergente des textes et des situations rencontrées pour éviter un jeu de renvoi des dossiers entre les deux organismes.

Une réunion s'est tenue au BCF entre les gestionnaires des deux organismes pour mieux connaître les contraintes de chacun et essayer de répondre dans le respect de ses propres règles de fonctionnement.

Question Prioritaire de Constitutionnalité

Un correspondant a posé une question prioritaire de constitutionnalité au nom du BCF sans l'avertir, sur un sujet sensible qui rejaillissait sur toute la profession et qu'il aurait mieux valu éviter : l'adéquation des sanctions pour défaut d'offre à la victime.

Afin d'éviter ce type de situation à l'avenir, la convention de gestion et de règlement a été amendée pour inclure l'interdiction de poser une QPC sans l'autorisation du BCF.

■ Françoise DAUPHIN

