



# 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

QUE SE PASSE-T-IL CHEZ NOUS ? 7-8

BREVES 9

Le «paquet» TVA

P.4

La Directive automobile codifiée

P.5-6

Les appels en garantie

P.7-8

EDITORIAL

## Cause toujours, tu m'intéresses !

Voilà une entrée en éditorial peu habituelle, comme va l'être la suite, mais elle traduit bien mon exaspération.

Nous exerçons un métier difficile, souvent injustement critiqué.

La gestion des sinistres internationaux n'est pas des plus facile et la fonction est souvent ingrate : raison de plus pour ne pas commettre d'erreurs.

Le marché français occupe une première place dont il aurait pu se passer.

Des 45 pays du «système carte verte», il a la plus mauvaise performance pour le règlement des indemnités qu'il doit aux sociétés étrangères.

Je veux parler des appels en garantie que reçoit le BCF s'agissant des sociétés qui n'ont pas réglé leur dette dans les deux mois de la demande, pour des accidents responsables survenus à l'étranger.

Position peu glorieuse et injuste pour l'ensemble des sociétés du marché français, éclaboussées par la mauvaise gestion de trois grands groupes.

Ceci est d'autant plus regrettable que les surcoûts sont ensuite mutualisés dans le marché.

Les bons payeurs ne doivent pas payer pour les mauvais.

Il est temps que cela cesse, après que de nombreux rappels à l'ordre ont été faits depuis des mois, sans résultat. Rien ne change dans les mauvaises habitudes.

Le travail sérieux de la majorité des assureurs ne peut être gâché par l'insouciance de quelques uns, qui entame la crédibilité du BCF dans ses relations internationales.

Cette insouciance préjudicie aux mauvais payeurs, même sur le plan financier.

Ces sociétés paient des pénalités et elles doivent, pour des montants supérieurs à 10 000 €, abonder le fonds commun à hauteur des sommes que le BCF a du verser en se substituant aux sociétés défaillantes.

Bien entendu, les choses n'en restent pas là et les coûts de gestion supplémentaires sont générés par les régularisations subséquentes nécessaires, sans compter les coûts indirects que représente, par exemple, le renforcement de la cellule qualité du BCF, institué pour mieux suivre ces appels en garantie.

Il est vain de considérer que l'on puisse s'exonérer de respecter les délais impartis en s'acquittant des intérêts et des pénalités que cela entraîne.



Bref, un peu plus d'attention et d'organisation aura le double effet d'améliorer l'image de marque du marché français et le ratio de frais généraux, même si c'est à la marge.

Réglons ces questions d'intendance pour mieux nous consacrer aux véritables problèmes.

Nous en avons justement un à traiter, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2010 : celui du paquet TVA issu de la Directive 2008/8/CE du 12 février 2008.

Après que le problème a été évoqué en CCI, le BCF a alerté les gestionnaires de sinistres internationaux pour qu'ils se rapprochent de leurs services compétents, tout en poursuivant l'analyse des implications de la Directive. Il fait un nouveau point sur l'état des réflexions dans ce BCinFos.

Nul doute que les discussions que nous aurons entre professionnels, notamment au sein de la CCI, nous aideront à mettre en place les moyens nécessaires.

Ce lieu d'échanges nourrit la réflexion et les informations issues de cette enceinte sont ensuite relayées par le BCinFos ou d'autres supports, comme les circulaires du Bureau.

L'actualité en ce domaine me permet de saluer la visite des représentants du Bureau Turc, lors d'une récente réunion, dont un compte rendu est fait dans cette Newsletter.

Nous les remercions pour toutes les informations qu'ils nous ont fort obligeamment données sur les modalités d'indemnisation d'accidents de la circulation dans leur pays.

**Daniel LAURENT**  
Président du BCF

# “ PLEINS PHARES SUR... ”

## l'indemnisation des accidents de la circulation en Turquie

Sur invitation du Bureau Central Français, le Bureau turc a présenté, lors de la CCI (Commission de la Circulation Internationale) du 10 mars dernier, les modalités d'indemnisation des accidents de la circulation survenus en Turquie.

Le Bureau était représenté par Hilmi Karamercan (Directeur), Darya Münüklü (Avocate), en charge des affaires juridiques, Zekeriya Dinçer et Burçu Cataloluk, gestionnaires des accidents impliquant des véhicules français.

Cette rencontre a été l'occasion d'éclaircir certains points, qui étaient souvent sources d'interrogation dans la gestion des dossiers.

### Le marché turc en quelques chiffres

#### Encaissement (en €)

	2008	2009
Voitures particulières	881	1007
Camions/ camionnettes	568	642
Autobus	201	190
Tracteurs	64	43
Motocyclettes	22	22
<b>Total</b>	<b>1736</b>	<b>1904</b>

#### Cartes vertes : primes perçues, sinistres réglés et réserves (en €)

	2008	2009
<b>Primes perçues</b>	<b>29 296 239</b>	<b>20 894 360</b>
<b>Sinistres réglés</b>	<b>17 119 657</b>	<b>12 882 934</b>
<b>Réserves</b>	<b>28 458 684</b>	<b>23 018 572</b>

**Cartes vertes** : 30 compagnies opèrent en RC automobile et sont autorisées à émettre des cartes vertes. Elles ont obligation d'adhérer au Bureau. En pratique, seuls 10 assureurs émettent des cartes vertes : elles sont essentiellement souscrites pour des ensembles articulés.

Les sinistres ne sont pas pris en charge par les assureurs qui ont émis la carte verte, mais par un pool géré par le Bureau.

**Correspondants** : la réglementation turque ne contient aucune disposition relative aux correspondants. Le Bureau turc considère cependant que le Règlement général du CoB autorise les assureurs à désigner des correspondants (assureurs).

L'intérêt de désigner un correspondant est toutefois limité compte tenu de l'organisation actuelle du marché, qui donne la gestion des sinistres «carte verte» au pool précité.

Le Bureau est conscient que les assureurs étrangers souhaitent confier leurs sinistres à des correspondants mais ne peut, à ce stade, donner aucune certitude sur une possible évolution de la situation.

### Le régime de responsabilité :

La responsabilité du fait de l'usage d'un véhicule terrestre à moteur est large et le conducteur ne peut s'exonérer qu'en prouvant la force majeure (les événements climatiques, le malaise ou le décès du conducteur, mais aussi les événements imprévisibles dus à la circulation ou aux embouteillages). Le champ de l'obligation d'assurance est beaucoup plus restreint.

#### Deux contrats sont nécessaires pour garantir complètement la responsabilité civile :

L'assurance de responsabilité civile du fait de l'usage d'un véhicule terrestre à moteur est obligatoire, mais elle est limitée par rapport aux responsabilités qui pèsent sur le conducteur. Citons quelques exemples :

■ l'obligation d'assurance ne s'impose que si le véhicule est en circulation ; néanmoins, la responsabilité du conducteur peut être recherchée si son véhicule est en stationnement sur la voie publique ;

■ l'assurance obligatoire ne garantit pas le responsable pour les préjudices moraux causés à la victime qu'il doit cependant indemniser ;

■ la garantie est limitée dans son montant et varie en fonction des différentes catégories de véhicules et selon le type de dommages (cf. compendium sur le site du CoB). Pour un véhicule particulier, la limite est d'environ 8 750 € par véhicule pour les dommages matériels (17 500 € par accident), 87 500 € par victime pour les « frais de traitement » (875 000 € par accident), et d'un montant équivalent pour l'invalidité et le décès. Mais, une fois de plus, la responsabilité du conducteur peut être recherchée au-delà.

C'est la raison pour laquelle tous les automobilistes turcs sont couverts par deux contrats : l'un, obligatoire, qui couvre les garanties légales ; l'autre, souscrit volontairement, mais par tout le monde, couvre les responsabilités encourues au-delà de la garantie obligatoire. Ce second contrat peut également couvrir les dommages au véhicule.

Cela explique que le Bureau turc invite les assureurs français à indemniser les victimes au-delà de cette couverture légale : il faut comprendre que, ce faisant, il applique l'article 3.5 du Règlement général (sur la garantie conventionnelle plus favorable). Il convient donc, dans ces hypothèses, de préciser si votre propre couverture va au-delà de cette garantie légale.

# “ PLEINS PHARES SUR... (suite) ”

## l'indemnisation des accidents de la circulation en Turquie

### Cas des remorques

Il n'y a pas d'obligation d'assurance pour les remorques. Dès que celles-ci sont attelées, elles sont automatiquement comprises dans la garantie du tracteur. Néanmoins, si une remorque se détériorait accidentellement et causait un accident, l'assureur du tracteur ne couvrirait pas les dommages subis par la victime ; leur prise en charge incombe donc au propriétaire.

### Le Fonds de garantie

En Turquie, le Fonds de garantie, séparé du Bureau, intervient pour indemniser les dommages corporels de la victime si le véhicule responsable n'a pu être identifié, s'il n'est pas assuré, ou enfin, s'il s'agit d'un véhicule volé. En cas de faillite de l'assureur, le Fonds prend en charge les dommages corporels et matériels.

Le Fonds de garantie doit être saisi dans les huit ans qui suivent l'accident pour les dommages corporels et dans les 15 ans en cas de décès. S'il s'agit de dommages matériels (faillite), le délai de forclusion est de deux ans.

### Que se passe-t-il en cas d'accident ?

La police n'intervient que s'il y a des dommages corporels. Elle établit alors un rapport.

En cas de dommages matériels, une procédure spécifique a été mise en place depuis avril 2008. Les conducteurs impliqués dans l'accident signent un constat amiable (un peu différent du constat européen). Chaque protagoniste doit ensuite envoyer une copie de ce constat à son assureur, qui la transmet à un organisme regroupant des experts en automobile indépendants, appelé TRAMER (chaque assureur dispose d'un code d'accès à l'organisme).

C'est cet organisme qui détermine les responsabilités sur la base de 40 situations types prédéfinies. TRAMER fait ensuite part des résultats de son analyse, par mail, aux assureurs concernés (le délai de réponse est en général de trois jours). La décision de TRAMER peut être contestée, mais cela signifie que les parties font alors appel aux Tribunaux.

Si un étranger est impliqué dans un accident, la procédure est la même : c'est le Bureau turc qui envoie le constat à TRAMER. Mais il faut les deux constats signés pour que TRAMER puisse se prononcer. Sur demande des assureurs français, le Bureau turc peut leur faire parvenir les décisions de TRAMER les concernant.

### Indemnisation des dommages matériels

Si les dommages matériels sont inférieurs à 1000 euros, il n'y a pas d'expert missionné. Au-delà, les dommages sont évalués à dire d'expert. Les honoraires des experts sont libres et fixés en pourcentage des dommages. Les compagnies ont chacune leur barème. Les études comparatives montrent qu'en moyenne, entre 1000 et 2000 €, l'honoraire est de 100 €.



CCI DU 10 MARS 2010



L'indemnisation pour immobilisation du véhicule n'est pas prévue au titre de la garantie obligatoire. La police facultative peut toutefois la garantir. Si un véhicule français est responsable d'un accident en Turquie, l'accord de l'assureur français devrait donc être sollicité avant d'indemniser ce poste de préjudice.

Nos collègues turcs ont indiqué que, contrairement à une idée reçue, un véhicule français rendu à l'état d'épave en Turquie peut être vendu à un épaviste turc.

### Indemnisation des dommages corporels

Les préjudices indemnisés sont l'incapacité temporaire, les frais médicaux et l'invalidité. Le préjudice moral des proches en cas de décès doit être indemnisé, mais dans le cadre de la police facultative, comme indiqué ci-dessus. Il n'est donc pas affecté par le partage de responsabilité.

La sécurité sociale dispose d'un recours contre l'assureur du responsable s'il s'agit d'un décès et d'un accident du travail.

L'assureur étranger subrogé a un droit de recours contre l'assureur turc du responsable d'un accident.

### La prescription

S'agissant des accidents de la circulation, et en ce qui concerne l'action pénale, la prescription est de deux ans à partir de la date où l'on a connaissance du dommage et du responsable. En matière civile, depuis juin 2005, la prescription est de 15 ans en cas de décès et de 8 ans en cas de blessures.

Des projets sont actuellement à l'étude pour modifier la loi (telle que l'inclusion des préjudices moraux dans la garantie obligatoire), mais on ne peut dire s'ils vont aboutir dans un avenir proche.

A l'issue de leur présentation, nos collègues turcs ont été chaleureusement remerciés par les participants à la CCI.

■ Françoise DAUPHIN

**T**

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2010, de nouvelles règles s'imposent en matière d'imposition des prestations de services intracommunautaires.

Elles suscitent de nombreuses interrogations chez les gestionnaires de sinistres internationaux.

### Des principes de base qui paraissent simples....

Le principe de base, qui connaît quelques exceptions, prévoit que le lieu des prestations de services fournies à des assujettis (exonérés ou non) est désormais le lieu où le bénéficiaire de la prestation (« preneur ») est établi et non plus le lieu où le prestataire est établi.

Le lieu des prestations de services fournies à des non assujettis demeure le lieu où le prestataire est établi.

La prestation est soumise au taux de TVA et aux règles en vigueur dans le pays où elle se situe.

En conséquence, pour les prestations de services entre assujettis et lorsque que le preneur n'est pas établi dans le même pays que le prestataire, c'est le preneur qui devient redevable de la taxe et qui doit auto-liquider la TVA sur les prestations qui lui ont été fournies.

Toujours dans cette hypothèse, le prestataire doit lui établir une facture hors TVA, en respectant un certain formalisme (référence à l'article 196 de la Directive, indication du n° de TVA intracommunautaire du prestataire et du preneur...).

Il doit, en outre, adresser à son administration compétente une déclaration européenne de services (DES), qui récapitule les opérations effectuées.

Le défaut d'autoliquidation et de déclaration, si elles s'imposent, donnent lieu à sanctions.

### ....mais qui s'avèrent très compliqués à mettre en œuvre dans le cadre de la gestion des sinistres internationaux.

Dès lors qu'il s'agit de mettre en œuvre ces principes dans le cadre de la gestion des sinistres internationaux, la tâche devient très compliquée.

**V**

**A**

En effet, les intervenants sont divers : assureurs, correspondants/représentants (ces derniers pouvant être des assureurs ou des cabinets régleurs), Bureaux nationaux, mandataires géant pour le compte des Bureaux, Fonds de garanties...

Leur régime fiscal varie suivant les pays (assujettis, assujettis/exonérés, non assujettis...).

De plus, il n'est pas toujours aisé de définir qui a la qualité de preneur en cas de pluralité d'intervenants !

Les prestations sont encore plus variées : prestations versées à des victimes de sinistres, à des assurés, frais annexes tels qu'expertises, honoraires d'avocats, traductions, etc..., auxquels s'ajoutent les honoraires de gestion.

Là encore, il convient de déterminer quelles opérations sont soumises à TVA pour le preneur.

Il est clair que les opérations d'assurance et de réassurance, ainsi que les prestations afférentes à ces opérations, effectuées par des courtiers et des intermédiaires d'assurance, sont exonérées par la Directive TVA.

On peut donc conclure que la situation sera différente, selon que les prestations afférentes aux sinistres internationaux seront rendues à la victime ou à l'assuré, au titre de leur indemnisation ou à d'autres intervenants.

L'analyse de la situation devient plus complexe pour les autres prestations.

Il convient donc que les gestionnaires de sinistres internationaux se rapprochent des services comptables et/ou de leurs experts fiscaux pour voir si les nouvelles obligations imposées par la Directive sont bien respectées.

Le Conseil des Bureaux se penche aussi sur la question.

Dans la mesure où il paraissait indispensable de connaître au minimum les n° de TVA intracommunautaires des membres des Bureaux, il s'est chargé de cette collecte.

Vous pouvez les consulter sur le site du CoB ([www.cobx.org/espace-assureurs/insurers-list](http://www.cobx.org/espace-assureurs/insurers-list)).

**■ Françoise DAUPHIN**

# DIRECTIVE CODIFIÉE

La Directive auto codifiée 2009/103/CE du Parlement Européen et du Conseil, publiée au JOUE du 7 Octobre 2009, a pour vocation la codification des directives précédentes «par souci de clarté et de rationalité».

Il s'agit pour mémoire des Directives d'avril 72 (dont elle porte le titre), décembre 83, mai 90, mai 2000 et mai 2005, les trois premières traitant de l'assurance obligatoire des VTM ayant leur stationnement sur le territoire d'un des Etats membres de la Communauté européenne, la quatrième mettant en place une procédure d'indemnisation des ressortissants de ces Etats lors de leurs déplacements hors de leurs pays et la cinquième apportant des aménagements à l'ensemble de cette réglementation.

Dans la mesure où le Conseil et le Parlement Européen n'entendaient pas apporter de modifications substantielles aux textes précités par l'introduction de nouveaux droits, la Directive codifiée ne devait pas prêter à conséquence et devait se contenter d'opérer une synthèse savante de la réglementation antérieure, dont les multiples adaptations et extensions à des domaines divers en rendaient la lecture périlleuse et l'application hasardeuse.

Les rédacteurs de cette compilation ont-ils atteint leurs objectifs de «clarté et de rationalité» qu'ils se sont fixés en préambule ?

L'analyse du praticien conduit à un constat plus que mitigé quant au résultat obtenu tant en raison de la structure du texte que des contradictions qui en découlent.

### I - STRUCTURE DE CETTE DIRECTIVE

Un édifice doit sa solidité principalement à la bonne articulation de sa charpente. Qu'en est-il de cette Directive ?

Celle-ci se développe à travers 8 chapitres, dont le simple énoncé dévoile une réglementation dépourvue de ligne directrice censée reposer sur des principes acquis :

1. Dispositions générales.
2. Dispositions concernant les véhicules ayant leur stationnement habituel sur le territoire d'un pays tiers.
3. Montants minimaux couverts par l'assurance obligatoire.
4. Indemnisation des dommages causés par un véhicule non identifié ou un véhicule pour lequel il n'a pas été satisfait à l'obligation d'assurance visée à l'article 3.
5. Catégories spécifiques de victimes, clauses d'exclusion, prime unique, véhicules expédiés d'un Etat membre dans un autre.
6. Attestation, franchises, action directe.
7. Indemnisation des sinistres résultant de tout accident causé par un véhicule couvert par l'assurance visée à l'article 3.
8. Dispositions finales.

Mis à part ce dernier chapitre, classique dans une Directive, l'architecture d'ensemble ne suit pas la construction logique à laquelle nous aurions pu nous attendre par un classement ordonné en deux parties des dispositions européennes qui traitent, en risque auto :

■ **de l'obligation de garantir la RC,** de ses fondements et contours juridiques, de ses limites financières, des exclusions et de la protection réservée aux passagers et autres victimes,

■ **des procédures d'indemnisation** orchestrées par les Bureaux nationaux ou dédiées aux personnes lésées en déplacement, des clauses communes à cette indemnisation, et sa prise en charge en cas de non garantie.

A défaut, la Directive déroule sa litanie de mesures, certes avec la satisfaction de n'avoir oublié aucune disposition des textes précédents (ps) mais en les empilant sans logique conceptuelle, au risque d'entretenir des amalgames et des erreurs d'interprétation, comme en témoigne l'intitulé de certains chapitres ou articles qui auraient mérité plus de distinction :

■ art 10 : organisme chargé de l'indemnisation -dont chacun sait qu'il s'agit du Fonds de garantie- qui risque de se confondre avec l'Organisme d'indemnisation désigné à l'article 24,

■ et l'ensemble des articles consacrés à l'indemnisation (19, 22, 25), dont on ne peut déterminer à leur seul énoncé leurs domaines d'application respectifs,

■ également les chapitres V et VI, semblables à des «vide-greniers» permettant aux rédacteurs du texte de regrouper un ensemble d'ustensiles hétéroclites, dont l'intérêt ou le sens juridique a pu leur échapper, alors qu'il s'agit pour certains de pierres angulaires du système européen de l'assurance auto.

En définitive, cette Directive, comparable en littérature à un «catalogue à la Prévert» subtilement teinté de Dadaïsme, entretient à bien des égards la controverse sur le plan du droit.

### II - RISQUES DE CONTRADICTION JURIDIQUE

#### EXAMINONS QUELQUES EXEMPLES :

##### ➤ **L'étendue de la garantie**

Visée principalement à l'art. 3-3<sup>ème</sup> alinéa-a), elle doit se conformer «aux législations en vigueur dans les Etats» de l'UE, c'est-à-dire au sens que lui donne la D. 72, dont cet article est extrait, dans la limite des garanties du pays visité.

Cet article 3, qui figure parmi les dispositions générales de la nouvelle Directive, supplante-t-il l'alinéa b) de l'art. 14 qui, relégué au chapitre 5 des dispositions «vide-greniers», est censé élargir la garantie à la législation la plus offrente (entre celle du pays de l'accident et celle du pays du contrat) ? Il est bien clair que l'article consacré à la prime unique aurait dû figurer sous le chapitre premier (dispositions générales) pour éviter toute ambiguïté quant à sa signification et son étendue.

PS : voir sur ce point le remarquable tableau de correspondance des articles, en annexe II.

##### ➤ **Le champ d'application (art. 2)**

Le titre de cet article, figurant au chapitre des dispositions générales, ne correspond pas à son contenu et déçoit les attentes.

Alors que la Directive concerne l'ensemble des règles de l'assurance obligatoire des VTM, les différents mécanismes d'indemnisation (l'accord inter-bureaux, la 4D, la non garantie) et la protection accrue des personnes lésées, l'article 2 vise uniquement le rôle des Bureaux nationaux dans le cadre de l'Union européenne.

Sa rédaction manque par ailleurs de rigueur en son alinéa d'introduction, qui en fixe les contours : «les dispositions des articles 4, 6, 7 et 8 s'appliquent aux véhicules ayant leur stationnement habituel sur le territoire d'un des Etats membres».

Or, les articles 7 et 8 constituent le chapitre 2 relatif aux véhicules stationnés sur le territoire d'un pays tiers à l'EEE et qui ont recours au système carte verte d'origine ou à l'assurance frontière.

### *Comprenez qui pourra....*

#### Le sort des victimes autres que le conducteur

Malgré la persistance de certains conservatismes, la Communauté européenne n'a pas manqué, au fil des Directives auto, d'étendre la qualité de tiers lésé à des catégories de victimes trop souvent délaissées : les passagers, y compris membres de la famille du conducteur ou transportés dans un véhicule, dont le conducteur est sous l'emprise de l'alcool ou de la drogue.

Considérant qu'il s'agit de victimes vulnérables, la garantie de leur indemnisation leur a été reconnue par les précédentes Directives sans restriction. Certes, cette évolution ne profitera pas aux autres victimes «piétons, cyclistes ou autres usagers non motorisés», puisque la tentative de les protéger d'une réduction ou d'un refus d'indemnisation pour faute a échoué à l'occasion de la 5<sup>ème</sup> Directive (2005), l'article consacré à la reconnaissance de leur droit à garantie étant assorti d'une clause couperet (nouvel art. 1er bis, D.72 consolidée) :

*«Le présent article ne préjuge ni la responsabilité civile ni le montant de l'indemnisation».*

#### Comment ces dispositions sont-elles reprises par la Directive 2009 ?

Elles figurent à l'art. 12 du chapitre 5 (l'un de nos fameux «vide-greniers») sous l'intitulé «catégories spécifiques de victimes», parmi lesquelles les passagers, quelle que soit leur situation juridique, les piétons, cyclistes, et autres usagers non motorisés, c'est-à-dire en fait, la totalité des personnes susceptibles d'être victimes d'un accident avec un VTM, mis à part le conducteur lui-même.

A travers ce classement, les rédacteurs de la Directive témoignent d'une conception dédaigneuse vis à vis des personnes lésées réduites au rang de «spécificités».

De plus et surtout, la réserve pour faute, concernant, dans la Directive d'origine (D.72), uniquement la seconde catégorie de victimes (piétons, cyclistes, usagers non motorisés), est désormais étendue à l'ensemble des personnes listées à l'art. 12 de la D. 2009 dont les passagers, par la mutation de la mention «le présent article ne préjuge ni la responsabilité civile ni le montant de l'indemnisation» en un alinéa autonome applicable à l'intégralité de cet article.

Cette transformation relève-t-elle d'une erreur typographique ou de la volonté manifeste de réduire les droits des victimes ?

#### Le rôle des Bureaux

Le même souci de transposition de texte se pose à l'art. 19 «Procédure d'indemnisation des sinistres».

Le chapitre 7, dont il relève, regroupe l'ensemble des dispositions instituées par la 4<sup>ème</sup> Directive, dont certaines, à la faveur de la Directive 2005, sont désormais communes au règlement de tous les sinistres survenus sur le territoire d'un Etat membre, notamment les articles 22 (procédure d'offre) et 23 (Organismes d'information) du nouveau texte.

L'art. 19 (D.2009) reproduit en effet l'art. 4-4 de la Directive 2005, qui avait complété la Directive 1990 par un nouvel article 4 sexies, de façon à :

- al.1- généraliser la procédure de l'offre à tous les sinistres.
- al.2- étendre cette procédure, reprise à l'art. 22 de la D.2009, aux sinistres relevant du système régi par les Bureaux (1<sup>ère</sup> phrase de l'alinéa), sachant que «aux fins de l'application de cette procédure, toute référence à une entreprise d'assurances s'entend comme une référence aux Bureaux nationaux d'assurance» (2<sup>ème</sup> phrase de l'alinéa).

Cependant, à l'article 19 de la Directive 2009, cette 2<sup>ème</sup> phrase de l'alinéa 2), est désormais érigée en 3<sup>ème</sup> alinéa, qui, ce faisant, opère un renvoi à la «procédure» visée à l'alinéa 1, laquelle concerne tous les sinistres nationaux ou transfrontaliers et non plus les seuls relevant de la «carte verte».

Personne n'ignore la fonction dévolue aux Bureaux dans un contexte de garantie internationale, bien délimité par le Règlement Général et ce rappel de leur qualité d'assureur ne sera pas pour leur déplaire, puisqu'il conforte leur autorité.

Il n'empêche que cette maladresse dans la transposition du texte est susceptible d'entretenir la confusion auprès du néophyte peu familiarisé avec les procédures toujours plus complexes de règlement des sinistres internationaux.

D'autant plus que l'art. 20 de la nouvelle Directive, consacré aux victimes en déplacement hors de leur pays (4D), intègre parmi les articles 20 à 26, dont l'application est exclusive à ce domaine, l'article 23 (Organisme d'information), commun également aux sinistres traités habituellement par les Bureaux.

Or, cette «communautarisation» de l'art. 23 n'est nullement reprise par la D.2009, si ce n'est dans le texte de l'article lui-même.

S'agit-il d'un oubli, ou devons-nous en conclure que cette exclusivité des articles 20 à 26 ne s'impose pas aux Bureaux désormais placés au dessus des autres intervenants (assureurs, représentants, Organismes d'indemnisation) pour connaître de tout ce qui relève de l'indemnisation, en vertu du nouvel article 19 alinéa 3 ?

Comme nous pouvons le constater, l'art du «copier-coller», substitut moderne de la réflexion, peut conduire à des inexactitudes qu'un examen attentif des précédentes Directives permettra de corriger.

Gageons que le poids de l'histoire et de l'expérience puisse jouer en faveur du respect de l'orthodoxie.

Cependant, pour ce qui concerne les questions de fond, en particulier la protection des victimes, l'inquiétude demeure, car toutes les Directives antérieures, désormais abrogées, n'ont plus d'existence légale et un Tribunal sera tenu de statuer sur la seule base juridique en vigueur, en considérant que la Directive de 2009 a volontairement donné une orientation nouvelle à leur droit à indemnisation.



**Philippe CASAERT**

Responsable des sinistres internationaux, groupe MATMUT  
Membre du Conseil d'Administration du BCF

# “ QUE SE PASSE-T-IL CHEZ NOUS ? ”

Les appels en garantie ”

## LE MARCHÉ FRANÇAIS EST ENCORE, ET DE LOIN, LE PLUS MAUVAIS ÉLÈVE DU SYSTÈME CARTE VERTE ....

Comme chaque année, il a été procédé à une analyse des appels en garantie émis en 2009 au sein du système carte verte.

En extrapolant les résultats de 2008, qui ne portaient que sur 6 mois, puisque le dispositif n'avait été mis en place qu'au 1<sup>er</sup> juillet 2008, on constate que les appels en garantie ont nettement progressé en nombre (1736 en 2008 selon l'extrapolation, 2400 en 2009, soit une augmentation de 38 %).

En valeur, ils représentent 8,2 millions € en 2009, contre 7 millions en 2008 (+ 14 %).

74 % d'entre eux sont émis pour des dossiers non remboursés (appels en garantie « standard »), 17 % se rapportent à des intérêts non réglés (+ 11 % par rapport à 2009) et 9 % à des appels « pro forma » (c'est-à-dire à des sommes dues de Bureau à Bureau).

Le montant moyen des appels en garantie « standard » s'élève à 4115 €.

Le constat est sans appel : non seulement le marché français reste le plus mauvais payeur, mais l'écart se creuse avec les autres marchés.

Le BCF a reçu 324 appels en garantie au nom de ses membres défaillants, pour un montant de plus de 900 000 € (contre 202 appels reçus en 2008, selon nos propres calculs).

Cela représente 13,5 % des appels en garantie transmis via le CoB. Le BCF a reçu 129 appels de plus que le Bureau qui le suit immédiatement (et plus du double en montant). Certes, on peut une fois de plus déplorer que la France soit le proche voisin des Bureaux qui utilisent le plus le dispositif d'appels en garantie (Italie, Espagne, Maroc...), mais cela n'excuse rien ; d'autant que, la plupart du temps, les assureurs ont largement le temps de payer.

En effet, en moyenne? les Bureaux n'émettent jamais leurs appels à l'issue des deux mois impartis pour le remboursement (4 mois pour le Bureau espagnol, 7 mois pour le Bureau italien, 5 mois pour le Bureau marocain).

En dehors de la France, 8 Bureaux ont reçu plus de 100 appels en garantie en 2009.

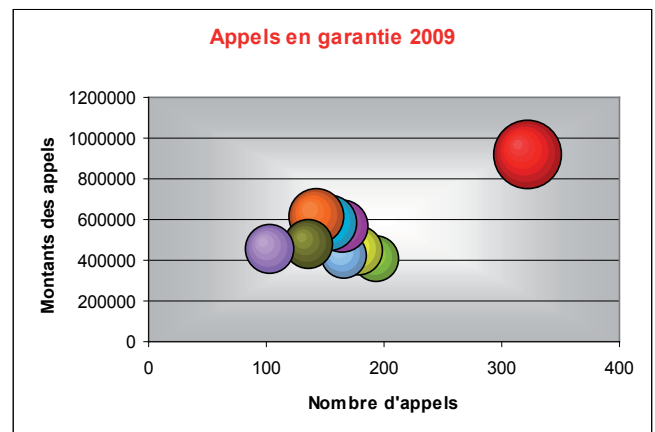
On peut tempérer un peu le constat si l'on ramène le nombre d'appels en garantie au volume de sinistres causés à l'étranger par des véhicules français (un peu moins de 30 000) :

le marché français n'est alors plus qu'en 16<sup>ème</sup> position, les appels en garantie représentant 1,03 % des sinistres. Il n'en reste pas moins que cette situation, qui nuit à l'image du marché, pourrait être évitée.

Un grand marché voisin comparable n'affiche que 0,28 % d'appels en garantie par rapport aux sinistres causés à l'étranger par ses véhicules !

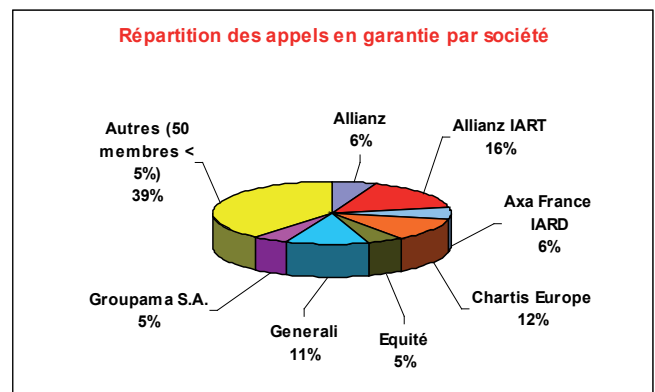
Le BCF, quant à lui, n'a émis que 60 appels auprès de ses homologues, alors que le marché français gère près de 60 000 dossiers par an.

Le graphique ci-dessous montre la situation des 9 Bureaux ayant plus de 100 appels en garantie (l'axe horizontal montre le nombre d'appels, l'axe vertical le montant, la taille des bulles reflète le montant moyen des appels).



## LES MAUVAIS PAYEURS SONT TOUJOURS LES MÊMES ...

La situation n'a pas évolué depuis l'an dernier : 60% des appels en garantie se concentrent sur quelques groupes, mais essentiellement sur Allianz (+ Allianz IART : 22,4 %) et Generali (+ Equité : 15,8 %). Chartis (ex AIG) est en revanche un nouveau venu (12 %).



# “QUE SE PASSE-T-IL CHEZ NOUS ?”

Les appels en garantie



Comme on le constatait déjà l'an dernier, le montant moyen des appels reçus par le BCF est de 2 800 €.

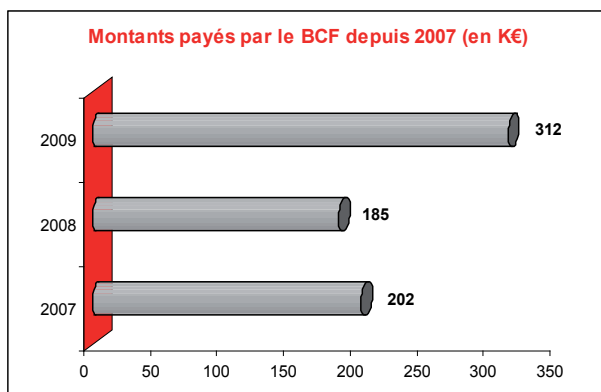
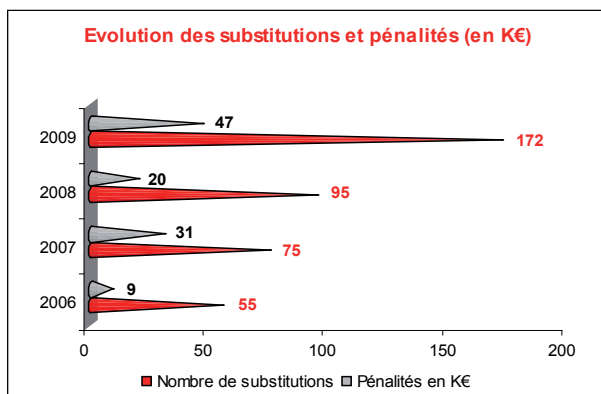
Il y a assez peu de dossiers au dessus de 10 000 € et un nombre conséquent d'appels en garantie pour quelques dizaines d'euros, ce qui prouve, une fois de plus, qu'il s'agit de négligences et non de problèmes financiers ou juridiques affectant le règlement des dossiers.

Pour pallier ces défaillances, le BCF a été contraint de se substituer plus souvent à ses membres

Au vu des résultats de 2008, le Président du BCF et la Direction sont intervenus auprès des membres défaillants pour leur demander de remédier à leur situation.

Force est de constater que cette démarche n'a pas été suivie d'effet.

Au contraire, comme le montre le graphique ci-dessous, le nombre de cas où le BCF a été contraint de se substituer aux mauvais payeurs a bien plus que doublé par rapport à l'année précédente, malgré les sanctions mises en place par le Conseil d'Administration.



Le BCF a ainsi avancé 312 000 € en 2009 contre 185 000 € l'an dernier, soit 15 % du fonds commun ! Les pénalités infligées en cas de substitution ont suivi la même progression.

Il faut également rappeler que le Conseil d'Administration a décidé que, lorsque le BCF se substituerait dans l'année pour plus de 10 000 € à une société d'assurance, celle-ci devrait abonder le fonds commun du montant avancé pour son compte pour l'année à venir. En 2009, 6 entreprises ont dû abonder le fonds commun pour environ 180 000 € (3 en 2008 pour 134 000 €).

## CETTE SITUATION N'EST PLUS ACCEPTABLE

L'analyse menée l'an dernier avec les sociétés défaillantes montre qu'aucune raison valable ne peut être avancée pour expliquer le retard dans le remboursement des homologues étrangers.

Sans doute les sociétés concernées considèrent-elles que le nombre d'appels en garantie et les sommes en jeu sont dérisoires au vu du chiffre d'affaires qu'elles réalisent....

Ils représentent en revanche un enjeu financier non négligeable pour le BCF (dont le fonds commun a été ramené à 2 millions d'euros).

Surtout, ils mobilisent de plus en plus de collaborateurs, qui pourraient être mieux utilisés par ailleurs.

Ces sociétés réalisent-elles la perte de temps générée, par exemple, par un simple honoraire de gestion de 200 € non remboursé ? Le créancier va s'adresser à son Bureau, qui va faire un appel en garantie au BCF, lequel va contacter le « correspondant substitution » et mettre le dossier sous surveillance pendant un mois (avec éventuellement envoi de rappels), puis attendre confirmation du remboursement !

On ne parlera pas de l'énergie dépensée pour récupérer les fonds lorsque le BCF s'est substitué à ses membres. Le délai moyen de remboursement est de près de 5 mois, malgré la pénalité supplémentaire appliquée ...

On comprendra donc que la solution de ce problème reste plus que jamais une priorité du Bureau Central Français !

**Franoise DAUPHIN**



## **DIRECTIVE «SERVICES DE PAIEMENTS» ET SYSTÈME SEPA**

La Directive 2007/64/EC sur les services de paiements, qui devait être introduite dans les droits internes en novembre 2009, impose le partage des frais bancaires entre le créancier et le débiteur, lorsqu'il n'y a pas d'opération de conversion monétaire dans le pays du preneur.

Cela devrait conduire le CoB, pour ces opérations, à modifier la règle selon laquelle les remboursements parviennent aux destinataires nets de tous frais.

L'incidence financière devrait toutefois être faible pour les pays de la zone euro, où le système « SEPA » (Single Euro Payment Area) est applicable.

Il prévoit que les frais appliqués aux transactions internationales seront les mêmes que ceux appliqués aux transactions nationales pour les paiements inférieurs à 50 000 € si le code IBAN est indiqué.

Ces frais devraient être largement inférieurs à ceux qui sont actuellement appliqués aux transferts internationaux, ce qui devrait compenser les conséquences d'un partage.

**■ Françoise DAUPHIN**



## **LA GED EST ARRIVÉE AU BCF**

Depuis le 15 février dernier, le BCF est doté d'une nouvelle application informatique, qui instaure une gestion « sans papiers ».

Elle permettra une meilleure qualité de suivi des dossiers.

Pour l'instant, le BCF est encore loin d'être en rythme de croisière : il y a, c'est bien normal, des dysfonctionnements à corriger, qui, sans être bloquants, retardent la gestion.

Il faut aussi que les gestionnaires se familiarisent avec le nouvel outil.

Cela explique que le BCF ait pris du retard dans la gestion.

Que nos interlocuteurs qui en subissent les conséquences sachent que toute l'équipe du BCF est mobilisée pour revenir à la normale le plus vite possible.

**■ Françoise DAUPHIN**