



IETL

Institute for European Traffic Law

VOX

Les XIVèmes Journées Européennes sur le droit de la circulation routière ont lieu les 9 et 10 octobre 2013, à Mondorf-les-Bains (Luxembourg). Elles ont connu un grand succès avec 211 participants venus de 28 pays.

L'une des originalités de la manifestation était l'organisation de trois ateliers entre lesquels les participants pouvaient choisir. Le présent numéro contient un résumé de leur contenu. J'indique ici le thème de chacun.

- Charte des Nations unies sur les droits et les obligations des usagers de la route : le groupe a adopté un projet de recommandation d'une telle charte qui pourrait revêtir la fonction de guide pour les législations nationales.

- Remboursement des frais de justice induits pour les sinistres internationaux : l'IDEC va étudier la possibilité d'une réglementation uniforme à l'échelle européenne.

- Systèmes de transport intelligents, aspects juridiques : il est apparu notamment qu'une harmonisation du droit en matière de protection des données personnelles fait défaut sur le plan européen, avec les conséquences qui en résultent.

Je profite de l'occasion pour vous présenter mes vœux à l'occasion de la nouvelle année.

Le Président



Atelier Nr. 3 / Claudia May, Dr. Bernhard Gause

Le troisième atelier était consacré au thème des « systèmes de transport intelligents : aspects juridiques ». Le cadre juridique (directive RL 2010/40/UE et Plan d'Action ITS), ainsi que les futures technologies et celles actuellement disponibles, concernant les systèmes de transport intelligents, y ont été présentés. Les thèmes de la responsabilité et de la protection des données soulèvent des questions importantes qui restent encore à régler : en particulier les systèmes d'automatisation continue risquent en cas de niveaux d'automatisation encore plus importants à l'avenir de cesser d'être compatibles avec les cadres juridiques en vigueur. Ce problème conduira à un besoin de modifications du droit en matière de responsabilité civile et des règles de comportement, comme il en est déjà actuellement le cas pour la Convention de Vienne de 1968 sur la circulation routière. Une harmonisation du droit en matière de protection des données fait défaut sur le plan européen, de même que des règles claires dont il faut tenir compte pour l'industrie dans le cadre de la conception de technologies et d'applications correspondantes sur le plan de la protection des données. Une solution est la pratique du Privacy-by-Design où les problèmes de protection des données sont examinés dès le stade du développement de nouvelles technologies.



IETL

Institute for European Traffic Law

Institute for European Traffic Law
75, rue de Mamer
L-8081 Bertrange
Phone: +352 26311204
Fax: +352 26311206
E-mail: info@idec.lu
www.ietyl.org

Arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne - Affaire C-306/12

La deuxième chambre de la Cour de justice de l'Union européenne a prononcé le 10 octobre 2013 un arrêt important dans le cadre de la demande de décision préjudicielle émanant du Landgericht Saarbrücken.

Par ses questions préjudicielles, le Landgericht Saarbrücken a demandé à la Cour si l'article 21, paragraphe 5, de la directive 2009/103/CE attribuait aux représentants chargés du règlement des sinistres un mandat dans le pays de résidence de la personne lésée pour l'assurance de responsabilité civile automobile étrangère à la suite d'accidents survenus dans un autre état membre.

L'avocat général, M. Cruz Villalón, a présenté ses conclusions, selon lesquelles il estime que l'Article 21, paragraphe 5 de la directive 2009/103/CE doit être interprété en ce sens qu'il inclut un pouvoir de représentation habilitant à recevoir des notifications d'actes judiciaires, tels qu'une requête introductive d'instance pour que la personne lésée fasse valoir ses droits à indemnisation dans le cadre de l'exercice d'une action civile auprès du tribunal compétent.

En vertu de l'arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne, l'Article 21, paragraphe 5 de la directive 2009/103/CE doit être interprété en ce sens que, au nombre des pouvoirs suffisants dont doit disposer le représentant chargé du règlement des sinistres figure l'habilitation de celui-ci à recevoir valablement la notification des actes judiciaires nécessaires à l'introduction d'une procédure en réparation d'un sinistre devant la juridiction compétente. Dans des circonstances telles que celles de l'affaire au principal où la législation nationale a repris textuellement les dispositions de l'article 21, paragraphe 5, de la directive 2009/103/CE, la juridiction de renvoi est tenue, en prenant en considération l'ensemble du droit interne et en faisant application des méthodes d'interprétation reconnues par celui-ci, d'interpréter le droit national, dans un sens qui soit conforme à l'interprétation donnée de cette directive par la Cour de justice de l'Union européenne.

Considérant cet arrêt, il est devenu plus simple pour une personne lésée de faire valoir ses droits à indemnisation dans son pays de résidence à la suite d'un accident survenu à l'étranger, étant donné que dans ces cas la requête introductive d'instance peut être notifiée au représentant chargé du règlement des sinistres auprès de l'assureur étranger et permet d'éviter des frais de traduction ainsi que le temps nécessaire pour la notification à l'étranger.

Dr. Tibor Pataky, avocat, Hongrie

¹<http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?language=de&jur=C,T,F&num=C-306/12&td=ALL>
²<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:62012CC0306:DE:HTML>

Extension Powers Claim Representatives in International Traffic Cases

In international traffic cases in Europe involving Dutch vehicles loss and damage may be claimed from the representative of the foreign liability insurer in the Netherlands (claims representative) under Directive 2009/103 (the fifth Motor Liability Insurance Directive¹). The claims representative will settle the loss further to applicable law.

Although most cases are settled, some call for litigation. In that case there are several options. Under Brussels I (EC Regulation 44/2001)² a person sustaining damage can sue the insurer of the liability party in the country where the liable party resides, where the insurer has its registered office, in the country in which the accident happened or in the country where the victim resides.

So far the writ of summons was served through the competent authorities at the office of the insurer established abroad. Service abroad takes time and money. Service at the office of the claims representative is not possible as the adjuster is usually not authorized to take receipt of services and notifications. See, for instance, Court of Rotterdam, 23 September 2009, JA 2010, 12³.

A recent ruling of the European Court of Justice of 10 October 2013, C-306/12 (Spedition Welter/Avanssur)⁴ changed this. The Court of Justice held that the writ of summons can also be served at the office of the insurer's representative.

The case concerned a traffic accident that occurred near Paris on 24 June 2011, in which a lorry was involved of Spedition Welter, established in Germany. The French vehicle causing the accident was insured with the motor insurance liability insurer Avanssur established in France. Spedition Welter went to court to claim compensation. The writ of summons, however, was not served on Avanssur in France but on the representative designated by Avanssur in Germany, AXA Versicherungs AG (hereinafter: 'AXA').

The court in first instance held that the claim was inadmissible as the writ of summons had not been lawfully served on AXA as the latter was not authorised to take receipt of services and notifications.

Spedition Welter filed appeal with the Landgericht Saarbrücken. According to the Landgericht admissibility was decided by the interpretation of Article 21.5 of the Motor Insurance Liability Directive. For that reason the Landgericht submitted the case to the European Court of Justice.

Article 21.5 of the Directive says, in summary, that claims representatives should possess sufficient powers to represent the foreign insurer and meet claims in full. The article does not define the extent of those powers.

The European Court of Justice puts first and foremost that in determining the scope of an article its wording, context and objectives should be considered. The objective of the Directive was to make it easier for victims of accidents to take action and to enable them to file claims in their own languages and countries. The preamble to the Directive (paragraph 37) shows that Member States should ensure that claims representatives have adequate powers to represent the insurance undertaking in relation to persons suffering damage, before national authorities including the courts, insofar as this is compatible with the rules of private international law on the conferral of jurisdiction.

The European Court of Justice therefore reached the conclusion that Article 21.5 of the Directive should be interpreted to mean that the powers of the claims representative include taking receipt of court documents required to file a claim with the competent court.

This implies that in international traffic accidents in which the fifth Directive applies Dutch victims deciding to litigate in the Netherlands can now simply serve the writ of summons against the foreign insurer at the office of the Dutch claims representative. For Dutch representatives this means an extension of their powers.

9 December 2013

Antoinette Collignon-Smit Sibinga

¹Directive 2009/103/EC of the European Parliament and of the Council of 16 September 2009 relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles, and the enforcement of the obligation to insure against such liability
²<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32001R0044:nl:NOT>
³<http://uitspraken.rechtspraak.nl/inziendocument?id=ECLI:NL:RBROT:2009:BK4104&keyword=betekening+dagvaarding+WAM>
⁴<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:62012CJ0306:EN:NOT>

Un atelier, dont la modération était confiée à Michael Nissen du service juridique de l'ADAC, à Munich a étudié la thématique du « remboursement des frais de justice induits pour les sinistres internationaux » : pour les personnes lésées, ne bénéficiant pas d'une

assurance de protection juridique couvrant les risques des personnes dans la circulation

routière, les frais d'avocat, qui sont évalués différemment dans chaque pays, constituent un sujet d'une importance particulière, jouent souvent un rôle non négligeable dans le cadre de la décision d'attribution d'un mandat à un avocat.

Les exposés et discussions qui ont eu lieu au sein de cet atelier se basaient sur la résolution décidée lors des 3èmes Journées européennes sur le droit de la circulation routière de 2002 (Trèves III), sans qu'elle ait été mise en œuvre dans les dispositions de la directive sur l'assurance automobile :

En vertu de l'Art. 4(d) de la 3ème directive sur l'assurance automobile dans la version de la proposition d'une 5ème directive, les États membres s'assurent qu'un droit d'action directe contre l'assurance soit octroyé à toutes les victimes d'accidents causés par un véhicule sous régime d'assurance obligatoire, couvrant les risques de responsabilité civile de la personne ayant causé l'accident. Il est proposé d'ajouter les dispositions suivantes à la directive :

1. *Le droit d'action directe comporte également le remboursement des frais de justice et des autres dépens encourus par la victime d'un accident. On entend par ces frais*
2. *notamment les forfaits généraux de frais, les frais d'expertises médicales et techniques, les honoraires d'avocat dans le cadre de procédures amiables et judiciaires.*
3. *Dans tout les cas, les frais de justice doivent être remboursés à condition que la victime d'un accident de la circulation obtienne gain de cause. Les autres dépens ne doivent être remboursés que dans la mesure où ils sont estimés appropriés, ce qui en est le cas quand leur montant se situe dans le cadre usuel et ne dépasse pas outre-mesure le montant du préjudice direct.*
4. *Dans les cas où la victime de l'accident et l'assurance ne parviennent pas à une entente au sujet de la convenance du montant des dépens concrètement causés, la partie lésée peut s'adresser au tribunal compétent ou, en accord avec le droit national pour le règlement de litiges, à un autre organisme compétent, qui décident en conformité avec le droit applicable et les termes et l'esprit de cette disposition.*

L'Art. 4 paragraphe 6(a) de la 4ème directive sur l'assurance automobile est modifié comme suit :

On ajoute après les termes « une offre d'indemnisation motivée » la proposition surlignée suivante :

« comprenant également le remboursement des dépens de la personne lésée ».

Paul Kuhn, président de PEOPIIL (organisation paneuropéenne regroupant les avocats s'occupant des dommages corporels) et responsable pour le droit relatif aux dommages de la circulation et au droit des assurances auprès du service juridique de l'ADAC à Munich, a vivement plaidé en faveur d'une unification de la réglementation européenne et a présenté une proposition actuelle de PEOPIIL, prévoyant la disposition de la possibilité de remboursement sur la base d'une réglementation ou d'une directive européennes.

Paul Timmins, PDG du groupe DAS UK, à Bristol, qui représentait l'Association internationale de l'assurance protection juridique RIAD, sise à Bruxelles, a présenté un autre point de vue : il ne voit pas la nécessité d'une nouvelle disposition, d'autant qu'il estime que le marché de l'assurance de protection juridique est bien rodé en ce qui concerne la prise en charge des dépens résultant d'accidents de la circulation.

Patrick Parnière, membre du cabinet d'avocats Schreckenber, Parnière & Associés à Strasbourg, a exposé la pratique juridique française empreinte du système de règlement direct, qui ne prévoit pas le remboursement de frais d'avocat pour les procédures amiables. Compte tenu du manque d'un barème uniforme des honoraires d'avocat en France, Me Parnière émet ses doutes quant à la possibilité de réalisation d'une solution d'envergure européenne.

La discussion finale a également montré la nécessité d'une réglementation uniforme à l'échelle européenne sur le plan du remboursement des dépens dans le cadre de procédures amiables, tout au moins en ce qui concerne les sinistres à l'étranger. Une intervention visant à modifier les barèmes d'avocats en vigueur au plan national, voire le droit national en matière d'indemnisations, est cependant considérée comme extrêmement problématique. L'IDEC va étudier le projet d'une recommandation basée sur la résolution de 2002.



IETL

Institute for European Traffic Law

Conception de l'IDEC pour une Charte des Nations unies sur les transports

Lors des 14èmes Journées européennes sur le droit de la circulation routière organisées par l'IDEC, les 9 et 10 octobre 2013 à Luxembourg, un atelier a été consacré à la conception d'une future Charte des Nations unies pour les usagers de la route. Les participants ont adopté ce projet à l'unanimité, sans aucune abstention. Les deux premières parties de la Charte ont fait l'objet de discussions. La troisième, consistant à proposer à l'ONU à Genève (la Commission économique pour l'Europe des Nations unies -CEE-ONU -/Division des Transports) de consacrer la première semaine de l'été, c'est-à-dire la dernière semaine de juin, aux thèmes de la circulation et des transports, a été approuvée à l'unanimité. À l'avenir, les médias devraient donc évoquer chaque année au début de la saison d'été les risques inhérents à la circulation routière et, plus généralement, tout ce qui a trait aux déplacements lors des voyages. En ce qui concerne les deux premières parties du projet de la Charte des Nations unies, la 1ère partie consiste en un résumé des principales dispositions de la Convention de Vienne sur la circulation routière afférant aux règles de la circulation appliquées dans le monde entier. La majorité des membres de l'atelier souhaite que ce texte comportant 14 points demeure car il a l'avantage d'être bref et concis par rapport à la Convention qui comporte plus de 80 pages.

L'intérêt s'est toutefois principalement concentré sur la liste comportant 15 points des garanties apportées aux victimes d'accidents de la circulation. L'objectif a été de regrouper les principes fondamentaux de la protection des victimes d'accidents de la route en essayant de tenir compte de la réalité juridique à l'échelle européenne. Le document comporte en particulier les principales bases de la protection des victimes d'accidents de la route, telles qu'elles sont reconnues dans la majorité des pays de l'Union européenne. Le projet contient les points essentiels de la directive codifiée sur l'assurance automobile. Elle reprend par ailleurs les bases de la Convention de La Haye sur la loi applicable en matière d'accidents de la circulation routière ainsi que selon le Règlement de Rome II. Les tribunaux compétents pour les revendications dans le cadre d'accidents de la circulation selon la convention de Lugano y sont également intégrés. Une recommandation afférant aux délais de prescription est par ailleurs prévue. Pour conclure, il faut retenir le fait que la Charte des Nations unies n'aura pas d'effet normatif. En revanche, le caractère de recommandation de la Charte devrait être cependant le guide pour les législations nationales. Elle devrait ultérieurement servir dans le cadre d'études de droit comparé ainsi que pour l'harmonisation au sein de l'Europe. Le premier projet de cette Charte des Nations unies a été publié sur le site web de l'Institut.