

Compte-rendu des VII. Journées européennes sur le droit de la circulation routière du 18 au 20. 10.2006 à Trèves

Le président Maître Willi Rothley a souhaité la bienvenue à plus de 300 personnes venues assister au congrès qui, en raison de ce grand nombre, s'est tenu pour la première fois à la *Europahalle* et non dans les bâtiments de l'Académie de droit européen. Le Président a relevé les sujets d'actualité suivants: le barème élaboré à la suite des entretiens de Trèves est dorénavant la base de calcul utilisée pour l'indemnisation des fonctionnaires européens. Depuis l'entrée en vigueur du règlement Rome II, les accidents de la circulation s'avèrent les cas d'application les plus nombreux. La possibilité donnée à la victime d'un accident de la circulation d'attirer devant les tribunaux du pays de sa résidence un assureur en responsabilité civile étranger est d'une actualité particulière.

Le 26.09.2006, dans une saisine à titre préjudiciel de la Cour de Justice des Communautés Européennes, la Cour Fédérale de Justice (BGH) s'est prononcée en faveur de la compétence juridictionnelle des tribunaux nationaux. Il convient de mentionner à ce propos l'article paru dans NJW (Nouvelle revue juridique hebdomadaire) 2007/71 et le commentaire du Professeur Ansgar Staudinger de l'université de Bielefeld (un des conférenciers des Journées européennes du droit de la circulation routière de Trèves en 2005) qui partage l'avis du BGH.

Maître Paul Kuhn de l'ADAC (automobile club d'Allemagne) a présenté le projet « la protection des enfants dans la circulation routière en Europe ». Il a indiqué que la priorité consiste, conformément à l'appel lancé par la Commission des Communautés européennes, à réduire de moitié d'ici l'an 2010 le nombre de personnes tuées sur les routes qui s'élève actuellement à 50.000. Les enfants eux aussi sont souvent victimes d'accidents de la route. C'est ainsi qu'en 2004, les accidents sur les routes allemandes ont frappé 37.000 enfants, dont 153 ont été victimes d'un accident mortel.

Avec l'aide de la Fondation de la FIA, une étude internationale a été mise en chantier en 2006 pour déterminer les mesures susceptibles de faire baisser ces chiffres. Il est apparu que les dommages corporels concernent en premier lieu les enfants à bord d'un véhicule automobile et que viennent ensuite les accidents de vélo. Les approches les plus variées ont été envisagées afin de réduire le nombre d'accidents impliquant des enfants, dont voici quelques exemples particulièrement importants :

Droit de la circulation

Amélioration des systèmes d'attache des enfants et contrôle de leur bon fonctionnement, port du casque et de vêtements de couleur signalétique pour les enfants à vélo, limitation de la vitesse à proximité des arrêts de bus fréquentés par les enfants.

Droit de l'assurance en responsabilité civile et droit de l'assurance privée

Exonération de la responsabilité civile pour les enfants au moins jusqu' à l'âge de 10 ans, puisque les psychologues spécialisés en matière de circulation routière estiment qu'en deçà de cet âge les enfants n'ont pas la faculté de discernement nécessaire, application de cette limite même en cas de faute partagée, responsabilité civile de la personne chargée de l'éducation en cas de faute, de même que responsabilité de l'enfant établie en équité, appel lancé à l'industrie de l'assurance de proposer des produits adéquats, s'inspirant par exemple du modèle français de l'assurance responsabilité civile.

En matière de dommage moral, il convient de distinguer deux éléments. Le droit à indemnité pour dommage moral de l'enfant doit être transféré sur ses héritiers, dans le cas classique les parents, sans recours devant un tribunal. En cas de décès de l'enfant, les parents devraient se voir accorder une indemnité de dommage moral pour deuil, quel que soit le fondement de la demande et indépendamment de la preuve de l'existence de problèmes psychiques. La revendication vise l'introduction d'une somme assurée illimitée pour les dommages corporels et d'une somme assurée de 100 millions € pour les dommages matériels. Au lieu de cela, la 5^{ème} directive sur l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs fixe la somme assurée minima pour les dommages corporels à 1 millions € par victime ou 5 millions € par sinistre et pour les dommages matériels à 1 millions €.

Droit social

Il conviendrait d'intégrer les accidents qui interviennent sur le chemin de l'école ou de l'école maternelle dans le régime d'assurance-accidents obligatoire. Une assurance-accidents ainsi conçue ne prendrait pas seulement en charge les frais médicaux, mais également les dommages ultérieurs. Le Professeur Christian Huber de la RWTH Aix-la-Chapelle était l'un des membres du comité consultatif scientifique qui a piloté le projet de l'ADAC pour une meilleure protection des enfants. Il s'est penché sur des aspects précis de la protection des enfants dans la circulation routière du point de vue du droit de la responsabilité civile et du droit des assurances. Une harmonisation ne semble pas souhaitable dans ce domaine, tandis que la définition de normes minima applicables dans l'ensemble de l'UE en terme de niveau de protection des enfants, qu'ils soient victimes ou responsables d'accidents de la route, s'avère au contraire nécessaire. L'intervenant a insisté sur la nécessité d'élaborer des règles très précises, dans la mesure où la grande majorité des sinistres fait l'objet d'un règlement extrajudiciaire. Plus un dispositif ne contient de règles dont l'application pratique n'est pas définie, plus les recours devant les tribunaux sont nombreux.

Voici en résumé les principales thèses présentées :

Le port obligatoire de la ceinture de sécurité ne doit pas être considéré comme une obligation de seconde catégorie comme c'est le cas en droit autrichien, où le non-respect de cette obligation n'a pour seule conséquence qu'une réduction de l'indemnité pour dommage moral. C'est souvent un concours de circonstances dues uniquement au hasard qui fait d'un enfant tantôt la victime, tantôt l'auteur d'un accident de la circulation, de sorte que les mêmes règles limitatives doivent s'appliquer dans les deux cas, ce qui existe en droit allemand, mais pas en droit français.

La psychologie du développement nous enseigne que les enfants en dessous de 10 ans n'ont pas suffisamment de capacité de discernement. Dans la tranche des 10 à 14 ans, cela dépend des circonstances. Au-delà de l'âge de 14 ans, il n'y a pas lieu de faire bénéficier les jeunes de privilèges particuliers. Ce traitement par classes d'âge devrait s'appliquer dans tous les pays de l'UE. L'utilisation de ce critère présente l'avantage que la responsabilité civile de l'enfant n'est pas fonction de l'appréciation du juge dans une circonstance individuelle.

En ce qui concerne la responsabilité civile de la personne à laquelle incombe le devoir de surveillance, l'appréciation se fait par l'examen de la situation ex ante à l'accident. Une éducation postulant une relation de partenariat implique de favoriser graduellement l'autonomie de l'enfant, étant entendu que le risque existe de constater plus tard que le processus a été engagé trop tôt.

En ce qui concerne la responsabilité civile en équité d'un enfant dépourvu de la capacité délictuelle, la proposition est la suivante : ne serait pas pris en compte l'état de fortune de l'enfant auteur d'un accident de la circulation, car le patrimoine raisonnablement utilisable de l'enfant auteur de l'accident est d'une estimation très difficile. En revanche, les assurances souscrites tant par l'auteur que par la victime du dommage doivent être prises en considération. L'abandon du principe de séparation que cela entraîne est acceptable pour des raisons pragmatiques. Ces principes devraient s'appliquer non seulement aux conducteurs de véhicules automoteurs, mais également aux cyclistes.

En cas d'incapacité de l'enfant, c'est avant tout l'administration de la preuve qui joue un rôle déterminant. Il semble opportun de s'aligner sur la jurisprudence des tribunaux allemands qui ont tendance à limiter les preuves nécessaires, dans la mesure où c'est bien l'auteur du dommage qui a mis l'enfant dans la situation inconfortable de devoir administrer les preuves.

En cas de décès de l'enfant, les parents, de même que les frères et sœurs, devraient se voir attribuer une indemnité pour dommage moral de deuil de l'ordre de 10.000 à 15.000 €, indépendamment de la preuve de l'existence de problèmes psychiques. Cette somme devrait permettre aux proches de prendre un peu de distance, d'effectuer par exemple un voyage pour une destination lointaine. Contrairement à la situation au Royaume-Uni, il n'apparaît pas souhaitable d'avoir des taux fixes ; c'est aux tribunaux qu'il appartient de fixer le montant.

Robert Mulac de la Commission des Communautés européennes, direction générale marché intérieur et services, assurances et retraites, a présenté les problèmes de mise en œuvre de la 5^{ème} directive sur l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs. Il a parlé de la

réunion tenue le 28 septembre 2006 à laquelle ont participé l'organe chargé de surveiller la mise en œuvre et les représentants des états membres. Voici les sujets délicats abordés lors de cette réunion :

- Plaques d'immatriculation falsifiées et obligation de prise en charge du fonds de garantie – au cas où le véhicule ne peut pas être identifié, le dommage est pris en charge par le fonds de garantie de l'état de survenance de l'accident.
- Couverture de l'assurance pour les véhicules importés, étant entendu que, le cas échéant, joue la couverture d'un assureur en responsabilité civile étranger.
- Cas dans lesquels l'organisme central satisfait à l'impératif de mise à disposition rapide des données requises et question de savoir vis-à-vis de qui s'exerce cette obligation.
- Conséquences en terme de droit de la responsabilité civile et droit des assurances lorsqu'un passager a par exemple connaissance du fait que le conducteur d'un véhicule est en état d'ébriété.
- Modification des sommes assurées minima passant à 1 millions € par victime ou 5 millions € par sinistre, indépendamment du nombre de victimes, pour les dommages corporels. Sans préjudice de la possibilité pour un état membre de fixer des montants plus élevés, en particulier pour les propriétaires de certains véhicules, par exemple ceux utilisés dans les transports en commun. Il ne s'agit de toute façon que de sommes assurées minima. Ces montants seront révisés 5 ans après la date de mise en œuvre. Etant donné que la mise en œuvre intervient à des dates différentes selon les pays membres, l'adaptation des sommes assurées minima n'est pas convergente. Il conviendra d'en rediscuter au niveau européen. Cette affaire ne saurait être laissée à la discrétion des états membres.

Dans un exposé d'une clarté exemplaire, le Professeur Michael Brenner de l'université de Jena a traité du sujet « la décision-cadre sur la reconnaissance mutuelle des sanctions pécuniaires à la lumière du droit constitutionnel national et de la Convention européenne des droits de l'homme (CEDH). En introduction, il a précisé que l'UE n'a aucune compétence dans le domaine du droit pénal et du droit des sanctions administratives.

Une harmonisation du droit s'opère néanmoins dans ce domaine par le biais de ce que l'on appelle les décisions-cadre. Les états membres s'engagent dans ces décisions-cadre à mettre en œuvre dans leurs législations nationales les accords passés entre les états membres. Il s'agit d'actes juridiques de l'UE dont le caractère contraignant ne concerne que le but de la mesure, non pas sa forme et ses modalités. Il existe certes un consensus pour considérer que les sanctions pécuniaires sont par principe exécutoires dans un autre état membre. En effet, il ne serait pas admissible qu'un conducteur allemand ignore les limitations de vitesse plus strictes sur les routes autrichiennes au motif qu'il aurait de bonnes chances d'échapper à toute poursuite une fois rentré en Allemagne.

La critique en ce qui concerne la décision-cadre du 24.05.2005 sur la reconnaissance mutuelle et l'exécution des sanctions pécuniaires porte sur la manière dont s'est opérée la mise en œuvre dans les différents droits nationaux. La décision-cadre prévoit que la reconnaissance mutuelle et l'exécution se fassent selon une procédure pour ainsi dire expéditive. Ceci dit, il est impératif de respecter les garanties de procédure inscrites dans la loi fondamentale pour l'Allemagne et dans la Convention européenne des droits de l'homme pour tous les états membres. La mise en œuvre se faisant par l'adoption de législations nationales, ces dernières doivent satisfaire d'autre part aux critères de constitutionnalité. L'instrument de la décision-cadre confère justement au législateur national une marge d'appréciation sur la manière d'atteindre les objectifs visés.

Mais comment s'apprécie cette marge de manœuvre ? Comment concilier le fait que la procédure menée à l'étranger n'a certes pas à satisfaire aux normes de la loi fondamentale allemande, avec l'exigence qu'elle doit néanmoins présenter des garanties équivalentes ? S'il est vrai que les garanties contenues dans la Déclaration européenne des droits de l'homme sont formulées de façon un peu plus vague, elles n'en sont pratiquement pas moins exigeantes que celles de la loi fondamentale. Au cas où une amende infligée par

un état membre est en violation de ces garanties de procédure, le législateur allemand fera jouer une réserve d'ordre public pour que la mesure ne soit être ni reconnue ni exécutée.

Loin de se contenter de considérations abstraites, le Professeur Brenner a illustré les principes en jeu par des exemples concrets :

Les faits déterminants doivent être établis dans le cadre d'une procédure respectueuse de tous les principes d'un état de droit. Ce qui n'est pas le cas lorsqu'un excès de vitesse est établi par simple « constat oculaire » d'un officier de police ou lorsque le taux d'alcoolémie dans le sang est détecté en faisant souffler le conducteur dans le ballon.

Le prévenu ne peut pas être contraint ni d'indiquer à la police le nom d'autres personnes, en particulier s'il s'agit de membres de sa famille, ni de s'accuser d'un délit. C'est pourquoi la disposition du droit autrichien dite d'anonymat qui permet la condamnation d'un propriétaire de véhicule à verser une amende administrative lorsque qu'il n'indique pas le nom du conducteur est considérée en Allemagne comme contraire à l'ordre public et rend de telles condamnations à des amendes administratives non exécutoires.

Bien évidemment, il existe des limites en la matière. Le conducteur allemand doit accepter qu'un autre état inflige des amendes beaucoup plus élevées qu'en Allemagne pour certaines infractions routières. C'est seulement en cas de violation du principe de proportionnalité qu'un recours peut s'avérer possible. Ce qui n'est d'ailleurs pas le cas pour une amende de 470 € infligée par les autorités norvégiennes à un conducteur ayant grillé un feu rouge, même si en Allemagne le montant correspondant de l'amende eut été beaucoup moins élevé.

En vertu des dispositions de la Convention européenne des droits de l'homme, le droit à être entendu en justice est d'une importance cruciale. Ce principe inclut entre autre le droit du prévenu de participer à la procédure et de présenter des moyens de recours. Cette norme n'est pas respectée lorsque la décision administrative infligeant une amende devient exécutoire après publication sur un panneau d'affichage officiel ou qu'elle est signifiée au prévenu dans une langue qu'il ne comprend pas, par exemple à un touriste allemand ayant passé ses vacances à Majorque en espagnol, langue qu'il ne maîtrise pas.

Ce principe a pour autre conséquence qu'un tribunal devrait avoir la possibilité de vérifier l'ensemble des éléments concernant la décision qu'il contrôle, en d'autres termes non seulement les éléments de droit mais aussi les éléments de fait. L'exemple cité concerne de nouveau l'Autriche où la pratique n'est pas conforme à cette norme. La quintessence de l'analyse du Professeur Brenner peut se résumer ainsi : personne ne conteste le principe de la reconnaissance mutuelle et de l'exécution en tant que tel. Au niveau de la mise en œuvre, il convient cependant de respecter les garanties de procédure, étant entendu que le contrôle sur base de la Convention européenne des droits de l'homme présente par rapport à celui effectué sur base de la loi fondamentale l'avantage que la Convention est d'application dans tous les états membres, de même que dans l'UE, de sorte que la décision-cadre elle-même doit satisfaire à ces normes.

Maître Jörg Elsner, président du groupe de travail « droit de la circulation routière » du *Deutscher Anwaltverein* (association allemande des avocats), a ouvert la deuxième journée de travail du congrès avec un exposé sur « le rôle des avocats dans le règlement des sinistres – le point de vue des avocats ». Il a consacré l'essentiel de son intervention au règlement extrajudiciaire. Dans ce type de procédure, le rôle de l'avocat est en premier lieu de défendre la victime de l'accident ; mais dans le cadre de certaines mesures d'externalisation, il peut être amené à défendre l'assureur en responsabilité civile. Dans le cadre de la gestion des dommages par les assureurs en responsabilité civile, la personne lésée est parfois désignée de façon ambiguë comme « client » ; en réalité elle est plutôt la partie adverse.

Lorsqu'un avocat agit pour le compte d'un assureur en responsabilité civile, existe en droit allemand le risque de prévarication selon les dispositions du § 356 StGB (code pénal allemand). Cette norme interdit à un avocat d'agir simultanément pour le compte d'une partie à la procédure et de la partie adverse. Cette norme entend préserver la confiance des citoyens dans la respectabilité et l'intégrité des avocats. Qu'un agent d'une entreprise d'assurance traite une personne lésée de « client » n'est pas un délit ; mais il existe incontestablement un conflit d'intérêts.

Le règlement d'un sinistre n'est pas une donnée objective. Au contraire, qu'il s'agisse de dommages corporels ou de dommages matériels, il existe des marges d'appréciation. En matière de dommages matériels, non seulement différents moyens de réparation sont disponibles, mais aussi différents niveaux de remise en état. Par définition, le représentant de l'industrie d'assurance conseillera des mesures de nature à ne pas trop grever l'assureur en responsabilité civile ; le cas échéant il n'informerait pas la personne lésée de tous ses droits.

Confier l'information de la personne lésée aux agents de l'assureur en responsabilité civile, c'est un peu comme si les syndicats laissaient entre les mains de l'organisation patronale le soin de fixer la nouvelle convention collective. L'intervention d'un avocat présente l'avantage que ce dernier ne représente que les intérêts de la victime. Il dirigera son client vers un expert indépendant qui dispose pour dresser son constat d'une véritable marge d'appréciation. Ce qui ne menace pas la communauté des assureurs par des demandes injustifiées, puisque les assureurs en responsabilité civile disposent de leurs propres personnels qualifiés.

Les avocats apprécient d'ailleurs dans certains cas, par exemple celui de la rééducation après dommage corporel grave, que ce soient les assureurs en responsabilité civile qui se chargent de la réparation du dommage. Cela permet la prise en charge de dépenses supérieures à celles remboursées par l'assurance maladie obligatoire, dans le but de favoriser le plus tôt possible la réinsertion de la personne lésée et de réduire les risques d'invalidité.

C'est avec scepticisme qu'Elsner a jugé l'intervention des garagistes et des cabinets d'experts, dans la mesure où ceux-ci obéissent à leurs propres intérêts économiques et ne sont pas – contrairement aux avocats – indépendants. Un garagiste est là pour effectuer une réparation ou vendre un véhicule de remplacement, une entreprise de location de voitures pour louer, les experts et les entreprises de dépannage touchent une commission pour la mise en relation avec de nouveaux clients. D'autre part, ces professionnels ne sont pas compétents pour fournir un conseil juridique complet.

Dans la mesure où la victime d'un accident de la circulation ne peut se passer d'un conseil juridique compétent et indépendant pour le règlement du sinistre, les frais d'avocat afférant aux procédures de règlement extrajudiciaire devraient être remboursables dans tous les systèmes juridiques au titre de dépenses nécessaires. Cela ne constituerait pas de charge excessive ni pour la communauté des assurés ni pour les assureurs en responsabilité civile. D'une part, ces coûts représentent tout juste 2% du montant total du dommage, d'autre part, les assureurs en responsabilité civile pourraient réaliser des économies de personnel si les demandes qu'ils doivent traiter étaient rédigées avec la compétence d'un professionnel.

Les investissements considérables consentis par les assureurs en responsabilité civile pour permettre que le règlement des sinistres soit effectué par leurs propres personnels procèdent sans doute de l'intention de ne pas faire bénéficier la personne lésée de toutes les prestations auxquelles le droit et la loi lui permettraient de prétendre. C'est la raison pour laquelle la personne lésée ne peut se passer d'avocat, pilote indispensable pour naviguer dans les eaux agitées du système de règlement des sinistres.

En complément de l'exposé présenté par le représentant des avocats, Jan Moerland de l'assurance protection juridique DAS des Pays-Bas a présenté « le point de vue des assurés ». Précisons qu'il ne s'agit pas d'une position contraire à celle des assureurs en responsabilité civile, mais plutôt d'une présentation du rôle des assurances protection juridique dans le règlement des sinistres aux Pays-Bas. M. Moerland a indiqué que le règlement – extrajudiciaire – d'un sinistre dû à un accident de la circulation est souvent l'occasion de souscrire une assurance protection juridique.

Le règlement du litige est alors effectué par un conseil juridique salarié de l'assureur en protection juridique. Aux Pays-Bas, les avocats interviennent très rarement dans les sinistres concernant les véhicules automobiles en raison de la faible valeur du litige. 85% des cas se règlent sans aide juridique. Il n'en va pas de même pour les dommages corporels, pour lesquels 99% des personnes lésées ont recours à l'aide juridique, dans 44% des cas par le biais de l'assurance protection juridique, dans 33% des cas par le biais d'un avocat. Dans 4% des cas, le conseil juridique de l'assurance protection juridique transmet le dossier à un avocat.

La durée des procédures avec intervention d'un avocat est supérieure de 18% à celles des procédures sans avocat. Le recours à une assurance protection juridique présente plusieurs avantages. C'est ainsi que les coûts sont plus faciles à estimer ; d'autre part l'assuré peut demander un deuxième avis - ce qui n'est pas le cas avec un avocat.

Cette présentation a donné lieu à une vive discussion. Kaessmann (ADAC) a fait observer que les avis rendus par les assureurs en protection juridique faisaient toujours preuve d'une grande retenue lorsque pointaient des implications financières. Riedmeier (avocat-conseil de l'ADAC) a complété cette intervention et indiqué qu'en Allemagne l'indépendance des assureurs en protection civile pouvait être mise en doute. Wittkowski (avocat conseil de l'ADAC) a rappelé pour sa part que la situation juridique en Allemagne n'était pas comparable à celle des Pays-Bas, puisqu'il existe en Allemagne un barème des honoraires d'avocat, de sorte que les coûts de la procédure sont parfaitement calculables. Jung (ADAC) a fait valoir qu'il ne s'agissait pas seulement du montant des coûts, mais également, et même pour l'essentiel, de la protection du consommateur. Maître Château (Nantes) a expliqué que l'imputation des coûts de la procédure extrajudiciaire est parfaitement inconnue en France.

Le rapport sur les travaux du deuxième jour consacrés aux problèmes liés au sujet « vers une 6^{ème} directive sur l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs » a été confié au Professeur Hubert Groutel (Bordeaux).

Le troisième jour du congrès, John Pickering, président de PEOPII, a fait une présentation fort instructive du « droit anglais de la responsabilité civile et des assurances ». En droit anglais s'applique le principe de la « *no strict liability* », ce qui signifie que la responsabilité n'est engagée que lorsque la personne lésée apporte la preuve de la faute. La responsabilité partagée entraîne une réduction des droits, de 25% par exemple pour non-port de la ceinture de sécurité. Pour les dommages corporels, le délai de prescription est de 3 ans et seule une action devant un tribunal est de nature à l'interrompre. La date à partir de laquelle le délai court est plus tardif pour les victimes mineures ou handicapées : à partir de 18 ans pour les mineurs, le délai étant illimité pour les personnes souffrant de lésions cérébrales.

Le principe du droit anglais est celui de la « *restitutio in integrum* », la compensation totale du dommage subit, l'évaluation se faisant en fonction du cas, sans recours à un tarif ou un barème. Le plafond de l'indemnité pour *general damages* (= *non-economic losses*), l'équivalent du *Schmerzensgeld* allemand, de l'indemnité du dommage moral, est de 250.000 livres. L'existence de « guidelines » garantit la cohérence avec des décisions antérieures. En ce qui concerne le « *economic loss* », l'équivalent du *Vermögensschaden* allemand, le dommage patrimonial, l'indemnité la plus importante accordée à ce jour est de 12 millions de livres. Cela comprend l'indemnité d'invalidité et l'indemnité pour besoins accrus. Les allocations versées par l'état en la matière s'avérant très modestes, ce droit à indemnisation revêt une importance particulière. En droit anglais la somme assurée est illimitée.

En réponse à une question posée par Rothley dans la discussion, Pickering a admis que cela pouvait constituer un problème pour les réassureurs, mais a indiqué l'absence de toute volonté politique de modifier ces dispositions. La mention de l'existence de procédures accélérées pour les litiges inférieurs à 1.000 livres et ceux se situant entre 1.000 et 15.000 livres s'est avérée intéressante. La procédure du « *individual case management* » n'entre en jeu que pour les litiges à partir de 15.000 livres. En ce qui concerne le remboursement des frais afférents à la procédure judiciaire, le principe est celui du « loser pays », tant pour les frais d'avocat que pour les frais judiciaires. Il n'existe pas de barème. Le magistrat fixe le montant de l'indemnité de façon discrétionnaire (« *fair and reasonable* »). L'avantage du système anglais pour Pickering est de permettre une prise en compte des circonstances individuelles. Un inconvénient consiste dans la durée de la procédure et les frais de justice importants pour les litiges d'un montant élevé.

L'intervention de Robert Bray de la Commission des communautés européennes a porté sur les « nouveaux développements en matière d'harmonisation du droit civil européen ». Il a présenté toute une série de projets en matière de droit civil très avancés au niveau européen et prêts pour une adoption plus ou moins rapide. L'intervenant n'a pas limité son propos aux projets concernant le droit de la circulation routière. Il a mentionné les conventions Rome I et Rome II, l'exécution des créances non contestées au sein de l'UE, les règles particulières applicables aux « *small claims* » avec caractère transfrontalier (lorsque

la valeur du litige ne dépasse pas 2.000 €), les modifications aux contrats de consommateur dans le cadre du commerce électronique, la loi applicable aux testaments, les questions ayant trait au certificat d'héritier européen, de même que les délais de prescription, question à l'étude au Parlement européen ; le prochain débat sur ce sujet au Parlement européen était prévu le 31.1.2007.

Finalement est intervenue sur ce point Diana Wallis, députée britannique des Démocrates libéraux, porte-parole de l'Alliance des démocrates et des libéraux pour l'Europe (ALDE) à la commission juridique du Parlement européen, pour présenter l'état d'avancement du règlement Rome II. La deuxième lecture au Parlement est pour bientôt, suite à la décision du Conseil. Etant donné qu'il n'existe pas de règlement antérieur à Rome II, une harmonisation juridique en matière de règles de conflit des lois peut s'opérer. Il ne s'agit pas seulement d'éviter le « forum shopping » tant décrié, dans lequel le choix du for détermine la loi applicable, il s'agit avant tout de garantir l'équité.

Wallis a donné l'exemple du cas porté à sa connaissance d'un citoyen britannique victime d'un accident de la circulation en Espagne dont le responsable était un citoyen espagnol, auquel un tribunal espagnol a accordé une indemnité de 12.000 €, alors qu'au Royaume-Uni il aurait obtenu 50.000 livres. L'équité voudrait que soit prise en compte la situation particulière de la victime. Cette question est une « *political issue* ». Aux juristes attachés à la tradition et aux professeurs de droit international privé qui invoquent les difficultés techniques que posent les éléments de rattachement séparés, tant en matière de dommages corporels et matériels que, pour les dommages corporels, en ce qui concerne le fondement et l'étendue de la réparation, soit rétorqué que le Parlement a le devoir de prendre une décision politique dictée par certaines valeurs.

Il s'agit d'une première en termes de procédure de co-décision obligeant le Conseil à coopérer avec le Parlement, ce dernier étant pour la première fois co-législateur. La seule concession faite par le Conseil est d'accepter la proposition du Parlement de procéder à la révision 4 ans après l'entrée en vigueur du règlement. C'est insuffisant, d'autant plus que le maintien de la Convention de la Haye dans certains états membres représente un véritable recul. La deuxième lecture sera l'occasion de rechercher une solution plus nuancée.

La formule pourrait consister à appliquer en principe la loi du pays de survenance de l'accident, le juge étant tenu de prendre en compte ce qui aurait été accordé à la victime en vertu du droit de son pays de résidence si l'indemnité accordée selon la loi du pays de survenance de l'accident fait apparaître une « différence sensible ». Rien ne s'y oppose dans la perspective de la *common law*. Ce qui importe en revanche, c'est de régler le problème sans délai. Il ne serait pas admissible que les accidents de la circulation soient exclus du champ d'application du règlement Rome II. D'autre part, il convient de ne pas exclure le règlement extrajudiciaire ; la victime ne doit pas être contrainte à ester en justice pour faire valoir ses droits.

L'auteur de ce rapport est intervenu dans la discussion pour dire que cela serait à ses yeux un compromis « bancal », totalement contraire aux objectifs poursuivis. « Prendre en compte » une « différence sensible » sont des notions pratiquement impossibles à faire valoir devant un tribunal. Un magistrat, familier de son système juridique national, aura tendance à juger que la différence est minime ; et même s'il devait la considérer grave, sa seule obligation consiste à la prendre en compte ; rien ne lui interdit de se contenter de mesures homéopathiques. S'ajoute à cela que l'utilisation de concepts juridiques aussi flous sont de nature à entraver le bon fonctionnement du règlement extrajudiciaire : en effet, la victime et celui à qui incombe l'obligation de réparer n'apprécient pas, par la nature même des choses, de la même façon les notions de « différence sensible » ou de « prise en compte ».

A la fin de ses travaux le congrès a adopté à l'unanimité une résolution sur la « décision-cadre sur la reconnaissance mutuelle des sanctions pécuniaires à la lumière du droit constitutionnel national et de la Convention européenne de droits de l'homme (CEDH) ». Cette recommandation est identique aux thèses développées par le Professeur Brenner en ce qui concerne le respect des garanties de procédure contenues explicitement dans les dispositions de l'article 6 de la CEDH. Pour les automobilistes, les autres pays européens ne sont plus un espace de non-droit ; en même temps ils doivent bénéficier de la protection juridique nécessaire s'ils se voient infliger des sanctions pécuniaires injustifiées. A moyen terme, l'objectif

n'est pas uniquement la reconnaissance mutuelle et l'exécution des sanctions arrêtées dans un autre état membre, mais également l'harmonisation du droit matériel des sanctions pécuniaires.