

Assur

Info

Juillet 2008

LE LABEL INCERT, POUR DÉCOURAGER LE VOL DE VOITURES

Introduction : Le label Incert, pour décourager le vol de voitures	II
Pas de protection, pas de couverture	III
Que peut exiger l'assureur ?	III
Systèmes d'immobilisation (IM)	IV
Systèmes d'alarme (AL)	IV
Immobilisation + Alarme (IA)	V
Qu'est-ce qu'un système après vol ?	VI
Système de ralentissement (AT)	VII
Systèmes de localisation (TT)	VII
Comparaison entre les anciens cahiers des charges d'Assuralia et les nouvelles spécifications techniques	IX
Comment être certain qu'un système certifié par Incert a été installé ?	X
Choix du système	X
Choix de l'installateur	X
Contrôle de l'installation	XI
Composition de la liste des systèmes certifiés	XI
Les systèmes certifiés proprement dits	XI
Les distributeurs belges de systèmes agréés	XI
Les systèmes montés d'origine	XI
Les stations de télésurveillance	XI
Comment un système est-il certifié ?	XI
Comment un installateur est-il certifié ?	XII
Comment s'effectue la conversion d'un agrément Assuralia existant en une certification Incert ?	XII
Les systèmes	XII
Les installateurs	XII

TO THE POINT

Le label Incert, pour décourager le vol de voitures

Jusqu'à la fin des années 80, Assuralia connaissait une procédure d'agrément pour des systèmes destinés à protéger les véhicules contre le vol. Au début des années 90, l'efficacité de ces dispositifs ne se révéla plus suffisante. Les vols de véhicules avaient atteint une telle ampleur qu'il fallut prendre d'autres mesures pour enrayer le phénomène.

C'est ainsi que les cahiers des charges VV1 et VV2 virent le jour. Les assureurs disposaient désormais d'un moyen de s'assurer de la fiabilité des systèmes de protection dans le cadre d'une garantie contre le vol.

Le premier cahier des charges VV1 concernait un système d'immobilisation destiné à empêcher le démarrage d'un véhicule. Il fut suivi peu après par le cahier des charges VV2 pour lequel une sirène fut ajoutée au dispositif d'immobilisation, et le VV3 qui ne prévoyait qu'une sirène à ajouter au système d'immobilisation monté d'origine.

La fin des années 90 vit l'émergence, sans doute en raison de l'efficacité des systèmes précités, de nouvelles formes de vol de voitures consistant pour le malfaiteur à faire main basse sur les clés du véhicule : le car- et le home-jacking. Pour lutter contre ces phénomènes, les assureurs ont établi de nouveaux cahiers des charges sous les appellations suivantes : CJ1 qui désigne les systèmes permettant de réduire la vitesse du véhicule, CJO et CJ2 pour les dispositifs permettant de suivre par satellite la position du véhicule.

Ces systèmes après vol ont été conçus pour récupérer le véhicule volé.

Le Règlement 358/2003 du 27 février 2003 de la Commission européenne stipule que la procédure de certification de tels systèmes doit être exécutée par des organismes accrédités. C'est pourquoi, Assuralia a décidé de ne plus organiser elle-même cette procédure.

Une nouvelle procédure de certification fut développée en collaboration avec les parties impliquées dans le domaine de la lutte contre le vol de voitures en Belgique. Cette nouvelle procédure fait usage du label Incert qui existait déjà pour la certification des dispositifs de protection contre l'intrusion dans le secteur « Bâtiments ».

Les cahiers des charges existants furent réécrits et constituent désormais de nouvelles spécifications techniques que gère le Comité électrotechnique belge (CEB).

Nous reprenons ci-après une description complète de la nouvelle procédure de certification et précisons ce que les consommateurs, les fabricants/importateurs, les installateurs, les experts automobiles, les intermédiaires d'assurances et les assureurs doivent en retenir.

Ives Verbaeys
dac@assuralia.be

| Pas de protection, pas de couverture

Lors de l'acceptation de la garantie vol dans un contrat d'assurance auto, l'assureur peut poser certaines exigences concernant la protection contre le vol du véhicule à assurer. Il est dès lors important de s'informer auprès de l'entreprise d'assurances ou par le biais de l'intermédiaire d'assurances, ou de consulter les conditions particulières du contrat afin de connaître les exigences posées pour la couverture d'assurance.

Le non-respect de ces exigences peut entraîner la nullité de la couverture. Ce qui signifie qu'en cas de vol, le véhicule n'est pas assuré et le propriétaire ne sera pas indemnisé, même s'il a payé la prime.

D'où l'importance d'être très attentif à cet aspect lors de la souscription d'une telle couverture.

| Que peut exiger l'assureur ?

Chaque entreprise d'assurances détermine sa politique d'acceptation comme elle l'entend. Ce qui signifie que les éventuelles exigences différeront d'un assureur à l'autre. Ces exigences peuvent dépendre de critères bien déterminés. L'assureur peut par exemple tenir compte de la valeur du véhicule à assurer, de la marque et du type du véhicule, de l'existence d'un garage, du lieu de résidence, ... pour déterminer ses conditions d'acceptation.

Une des principales exigences est l'installation d'un système de protection agréé. Jusqu'au 1er mars 2008, ces systèmes étaient agréés par Assuralia, si bien que l'on ne

trouve plus aujourd'hui que des systèmes dont l'agrément continue de courir jusqu'à la date de son expiration. Les nouveaux systèmes sont désormais certifiés sous le label Incert qui constitue un gage de qualité.

Pour une communication efficace entre le consommateur, l'assureur et l'installateur et afin de pouvoir s'y retrouver dans l'offre abondante du marché, une procédure de certification a été élaborée. La certification se déroule sur la base de spécifications techniques qui doivent faire en sorte que le véhicule soit équipé d'un système de protection fiable qui tient compte de l'évolution technologique.

Les spécifications techniques couvrent différents types de systèmes que l'on peut reprendre dans deux grands groupes: les systèmes antivol et les systèmes après vol.

Un système antivol a pour vocation d'empêcher le vol du véhicule, sinon de le décourager. Un système après vol sert à compliquer l'usage d'un véhicule volé ou à suivre et localiser ce véhicule. Ces deux types de systèmes se complètent, certainement lorsque le voleur s'empare des clés du véhicule par le recours ou non à la violence.

| Qu'est-ce qu'un système antivol ?

Si un assureur, qui doit couvrir un risque vol, exige une installation de protection reprenant les dénominations IM, IA ou AL, lesquelles correspondent aux spécifications techniques (cf. ci-après pour plus de détails sur cette codification), cela signifie qu'il impose l'installation d'un système pour tenter d'empêcher un voleur de partir avec le véhicule (d'où le terme antivol).

Systèmes d'immobilisation (IM)

"IM" pour immobilisation, indique d'un système qui empêche le démarrage du moteur du véhicule. Cette immobilisation s'active automatiquement (armement passif) après avoir éteint le moteur du véhicule.

Deux coupures moteur différentes assurent cette immobilisation (par la neutralisation du démarreur, la coupure de l'allumage, la coupure de la pompe d'alimentation en carburant, ...).

Depuis 1998, tout nouveau véhicule vendu dans un Etat membre de l'Union européenne doit être équipé d'un dispositif d'immobilisation monté d'origine.

Un tel système ne constitue pas encore pour autant un système IM certifié. Pour cela, il doit être repris dans les

listes des systèmes certifiés par Incert. Autrement dit, les exigences posées dans les spécifications techniques sont plus élevées que celles des autorités européennes. En effet, il s'agit d'exigences en matière d'assurabilité. Si un assureur exige un IM, on ne pourra donc pas considérer qu'un système monté d'origine répond à cette exigence. Il conviendra de voir si le système porte un numéro de certification IM. En revanche, l'assureur peut tout aussi bien estimer qu'un système monté d'origine suffit.

De plus amples explications techniques sur le système sont reprises dans les spécifications techniques IM.

Les systèmes d'immobilisation se caractérisent donc par les lettres IM. Il existe 3 listes de systèmes certifiés.

Type de véhicule	Codification Incert	Codification de système Assuralia assimilé	Nuances au niveau des caractéristiques
1. Voiture particulière	IM	VV1	Aucune
2. Véhicule utilitaire	IM1	VC1	Résistance aux attaques de 5 minutes
	IM2	Inexistante	Résistance aux attaques de 15 minutes
3. Deux-roues	IM	Inexistante	Aucune

Systèmes d'alarme (AL)

"AL" pour alarme désigne un système qui fait usage d'une sirène émettant un signal acoustique dès la détection d'une intrusion. Cette détection a lieu via la protection de toutes les portières, du coffre ou du capot (détection périmétrique) et par l'observation d'une modification de volume à l'intérieur du véhicule (détection volumétrique). Un système "AL" n'empêche donc PAS le démarrage du moteur

et ne constitue donc pas véritablement un système anti-vol, mais il permet de compléter un système d'immobilisation. Ce système sert donc à améliorer des coupures moteur déjà existantes (système monté d'origine ou IM) afin d'avoir un système anti-vol plus performant.

De plus amples explications techniques sur le système sont reprises dans les spécifications techniques AL.

Il existe quatre listes de systèmes d'alarme certifiés se caractérisant par les lettres AL.

Type de véhicule	Codification Incert	Codification de système Assuralia assimilé	Nuances au niveau des caractéristiques
1. Voiture particulière	AL1	Inexistante	Pas d'armement ni de réarmement automatiques
	AL2	VV3	Avec armement et réarmement automatiques
2. Véhicule utilitaire	AL1	Inexistante	Pas d'armement ni de réarmement automatiques
	AL2	Inexistante	Avec armement et réarmement automatiques
3. Remorque et semi-remorque	AL1	Inexistante	Pas d'armement ni de réarmement automatiques
	AL2	Inexistante	Avec armement et réarmement automatiques
4. Deux-roues	AL1	Inexistante	Pas d'armement ni de réarmement automatiques
	AL2	Inexistante	Avec armement et réarmement automatiques

Un "armement automatique" (armement passif) signifie que le système se met automatiquement en veille sans

intervention humaine. Cela garantit une meilleure protection.

Immobilisation + Alarme (IA)

Lorsque le système d'immobilisation (IM) est couplé à un système d'alarme certifié (AL), cette combinaison est alors

caractérisée par les lettres IA (immobilisation + alarme). Il existe trois listes de systèmes certifiés :

Type de véhicule	Codification Incert	Codification de système Assuralia assimilé	Nuances au niveau des caractéristiques
1. Voiture particulière	IA1	Inexistante	Avec armement automatique de l'immobilisation mais non de l'alarme
	IA2	VV2	Avec armement automatique tant de l'immobilisation que de l'alarme
2. Véhicule utilitaire	IA1	Inexistante	Résistance aux attaques de 5 minutes et armement automatique de l'immobilisation mais sans armement automatique de l'alarme
	IA2	Inexistante	Résistance aux attaques de 5 minutes et armement automatique tant de l'immobilisation que de l'alarme
	IA3	Inexistante	Résistance aux attaques de 15 minutes et armement automatique de l'immobilisation mais sans armement automatique de l'alarme
	IA4	Inexistante	Résistance aux attaques de 15 minutes et armement automatique tant de l'immobilisation que de l'alarme
3. Deux-roues	IA1	Inexistante	Avec armement automatique de l'immobilisation mais non de l'alarme
	IA2	Inexistante	Avec armement automatique tant de l'immobilisation que de l'alarme

Qu'est-ce qu'un système après vol ?

Un système AT ou TT est un système agréé par Incert destiné à empêcher la disparition d'un véhicule déjà volé. C'est le cas lorsque le voleur est parvenu à s'emparer du véhicule malgré l'existence éventuelle d'un système antivol, en utilisant les clés. En fonction de la manière dont le voleur a fait main basse sur ces clés, on parle de *car-jacking* (violen- ce à l'égard du conducteur), de *home-jacking* (violen- ce à l'égard du propriétaire du véhicule chez lui à son domicile) et de *modus operandi garage* (vol des clés au domicile du propri- étaire du véhicule sans recours à la violence).

Système de ralentissement (AT)

"AT" pour "After Theft" désigne le système qui doit empê- cher le voleur de continuer à circuler normalement avec le véhicule. Pour ce faire, la vitesse est réduite de manière à ce qu'elle atteigne 10 à 30 km/h et une signalisation exte- rne (signaux acoustiques et optiques) s'active afin de dis- suader le conducteur non autorisé de poursuivre sa route. Le véhicule, moteur tournant, n'est immobilisé à aucun moment, ceci afin de ne pas compromettre la sécurité des autres usagers de la route. Ce n'est que lorsque le moteur a été à l'arrêt pendant 30 à 60 secondes qu'il ne pourra plus redémarrer.

Il existe trois listes de systèmes après vol certifiés du type AT.

Type de véhicule	Codification Incert	Codification de système Assuralia assimilé	Nuances au niveau des caractéristiques
1. Voiture particulière	AT1	Inexistante	Empêche uniquement le redémarrage
	AT2	CJ1	Diminution de la vitesse et empêche le redémarrage
2. Véhicule utilitaire	AT	Inexistante	Empêche uniquement le redémarrage
3. Deux-roues	AT	Inexistante	Empêche uniquement le redémarrage

Systèmes de localisation (TT)

"TT" pour Tracing & Tracking désigne un système pourvu des moyens de communication nécessaires pour suivre et localiser un véhicule volé.

A cette fin, il est généralement recouru à des satellites (GPS) pour déterminer la position du véhicule et au GSM pour transmettre les informations à une station de télé-surveillance. La centrale de communication qui doit disposer d'un agrément légal (loi du 10 avril 1990 sur les entreprises de gardiennage) suit les opérations.

Il existe deux types de systèmes :

- ▶ un système "stand alone" (ou autonome) : le système s'arme automatiquement si le véhicule est déplacé avec le moteur éteint (à la suite par exemple d'une détection de remorquage ou d'une localisation) ou est activé par la station de télé-surveillance après que le propriétaire du véhicule a donné l'alerte.
- ▶ un système intégré, combinant les fonctionnalités d'un système autonome, s'arme automatiquement lorsque le véhicule démarre sans que la procédure correcte de désactivation (par le biais d'une identification du

conducteur) ait été suivie ou lorsqu'un dispositif de protection existant qui y est connecté émet un signal d'alarme (détection d'une intrusion, IM, AL, détection d'une déclivité, ...).

Pour chacun de ces systèmes (autonome ou intégré), il est possible de prévoir une fonction complémentaire qui rend impossible le redémarrage du moteur lorsque celui-ci a cessé de tourner pendant au moins 30 secondes (comme pour un système AT).

Pour les systèmes TT, les stations de télé-surveillance qui s'occupent de la communication et de la localisation du véhicule, doivent disposer des agréments légaux requis en matière de Tracing & Tracking. Ainsi par exemple, la position d'un véhicule volé qui a été localisé ne peut pas être communiquée au propriétaire de ce véhicule. Seuls les services de police sont en droit de recevoir cette information en vue d'une intervention. Une intervention de la station de télé-surveillance sur le régime du moteur du véhicule ne peut également être réalisée que sur ordre de police.

Il existe quatre listes de systèmes de localisation certifiés du type TT.

Codification Incert	Type de véhicule	Codification de système Assuralia assimilé	Nuances au niveau des caractéristiques
TT1	Voiture particulière, véhicule utilitaire, remorque et semi-remorque, deux-roues	CJ0 - autonome	Sans identification du conducteur et n'empêche pas le redémarrage
TT2	Voiture particulière, véhicule utilitaire, remorque et semi-remorque, deux-roues	CJ0 - intégré	Avec identification du conducteur mais n'empêche pas le redémarrage
TT3	Voiture particulière, véhicule utilitaire, deux-roues	CJ2 – autonome	Sans identification du conducteur mais empêche le redémarrage
TT4	Voiture particulière, véhicule utilitaire, deux-roues	CJ2 - intégré	Avec identification du conducteur et empêche le redémarrage
TT5 (TT4 + AT2)	Voiture particulière	CJ2 – intégré + CJ1	Avec identification du conducteur, empêche le redémarrage et diminue la vitesse

Comparaison entre les anciens cahiers des charges d'Assuralia et les nouvelles spécifications techniques

Tous les anciens systèmes agréés par Assuralia se retrou-

Ancienne codification Assuralia	Nouvelle codification
VV1	IM
VC1	IM1
VV2	IA2
VV3	AL2
CJ1	AT2
CJ0 autonome	TT1
CJ0-intégré	TT2
CJ2-autonome	TT3
CJ2-intégré	TT4

Les fonctionnalités des systèmes suivants n'existaient pas auparavant :

- ▶ Immobilisation :
IM2 pour les poids lourds, un test de résistance aux attaques de 15 minutes étant effectué ;
IM pour les deux-roues.
- ▶ Alarme :
AL1, à savoir un système d'alarme sans armement automatique (armement passif) ;
AL pour les véhicules utilitaires, les remorques et semi-remorques et les deux-roues.
- ▶ Combinaison immobilisation et alarme :
IA1, l'armement automatique (armement passif) de la

vent dans la nouvelle codification.

Afin de permettre une certaine comparaison, un tableau de conversion est repris ci-après :

partie alarme faisant défaut ;
IA pour les véhicules utilitaires et les deux-roues.

- ▶ Systèmes de ralentissement :
AT1, empêche uniquement le redémarrage pour les voitures particulières ;
AT pour les véhicules utilitaires et les deux-roues.
- ▶ Systèmes de localisation :
TT5 pour les voitures particulières.

Le Comité électrotechnique belge (CEB) utilise les codes suivants : T 021A, T 021B, T 021C et T 021D. Le tableau suivant permet de voir à quelle spécification technique ils correspondent :

Nouvelle codification Incert	Ancienne codification Assuralia	Dénomination des spécifications techniques du CEB
IM	VV1	T 021A
IA	VV2	T 021A + T 021B
AL	VV3	T 021B
TT	CJ0/CJ2	T 021C
AT	CJ1	T 021D

| Comment être certain qu'un système certifié par Incert a été installé ?

Lorsqu'un assureur exige un système antivol ou après vol certifié dans le cadre d'une garantie vol, il s'attend également à son installation effective sur le véhicule en question.

Il demande au propriétaire du véhicule d'en apporter la preuve, soit à la souscription du contrat d'assurance, soit au moment de la déclaration du vol et de la demande d'indemnisation. Pour faciliter les choses, il existe une procédure de certification pour les systèmes, mais également pour les installateurs concernés.

Choix du système

Sur la base de la liste des systèmes certifiés par Incert et en fonction du système demandé (IM, AL, IA, AT, TT), il est possible de choisir la marque que l'on souhaite installer. A cet égard, il est important de vérifier dans la liste si le système sélectionné dispose toujours d'un agrément valable.

Choix de l'installateur

Pour trouver un installateur certifié, on peut procéder de deux manières :

- ▶ soit on consulte la liste des stations de montage certifiées qui a été établie par code postal. Dans ce cas, la station de montage sélectionnée peut fournir des informations sur les différentes marques qu'elle peut et qu'elle est en droit d'installer ;

- ▶ soit il est pris contact avec le distributeur de la marque sélectionnée qui désigne une station de montage certifiée qui est située à l'endroit le plus proche du domicile du propriétaire du véhicule.

Il convient de signaler clairement à cet installateur quel système il doit installer, en tenant compte des exigences éventuelles de l'assureur (IM, AL, IA, AT, TT). Il y a lieu également de préciser quelle spécification le système doit présenter (IM1 ou IM2, IA1 ou IA2, ...).

Une installation certifiée doit donc répondre à deux critères :

- ▶ il convient de recourir à des systèmes certifiés, et
- ▶ le système doit être installé par une station de montage certifiée.

Seule une station de montage certifiée est habilitée à délivrer un certificat de conformité après installation d'un système certifié.

L'assureur confrontera ce certificat avec la liste des systèmes certifiés afin de voir si les conditions d'octroi de la garantie sont remplies.

Contrôle de l'installation

Un organisme de contrôle procède, pour le compte d'un organisme de certification, à des échantillonnages sur la base des certificats délivrés par les stations de montage. Le propriétaire d'un véhicule sur lequel une installation a été effectuée peut ainsi être invité à faire procéder à un contrôle gratuit de l'installation. La qualité du travail de la station de montage pourra ainsi être contrôlée et le propriétaire de ce véhicule aura la certitude que le système installé fonctionne correctement.

| Composition de la liste des systèmes certifiés

Les systèmes certifiés proprement dits

Chaque système certifié se voit attribuer un numéro unique permettant son identification au moyen des dénominations des différents dispositifs (IM, AL ...).

La liste renseigne en outre la dénomination commerciale du système, le détenteur du certificat d'agrément ainsi que le distributeur en Belgique si celui-ci n'est pas le détenteur. Enfin, la liste reprend la date de prise d'effet et la date d'expiration éventuelle de la certification. Toute certification est accordée pour une période de trois ans. Deux situations peuvent se présenter :

- ▶ la certification a été retirée parce qu'il est apparu lors d'un contrôle que le système n'était plus conforme aux spécifications techniques ;
- ▶ il a été mis fin à la certification parce que le détenteur du certificat n'a pas demandé de prolongation.

Les distributeurs belges de systèmes agréés

La liste des systèmes certifiés reprend également les données des distributeurs belges de ces systèmes. On peut s'adresser à ces distributeurs afin d'obtenir des informations sur une station de montage certifiée (en vue d'une installation) ou si l'on rencontre des problèmes avec un système installé (service après-vente).

Les systèmes montés d'origine

La liste indique en outre s'il s'agit d'un système monté d'origine par le constructeur du véhicule entièrement en usine. D'autre part, il y a les systèmes dits "after-market" qui sont installés après que le véhicule a quitté l'usine.

Il existe également, comme indiqué ci-avant, une liste d'installateurs.

Les stations de télésurveillance

Pour les systèmes Tracing & Tracking, il est également fait mention des données relatives à la station de télésurveillance qui interviennent dans la certification de ces systèmes. De plus amples informations sur les stations de télésurveillance peuvent être obtenues sur le site web d'Incert, à la rubrique "Centrales de surveillance".

| Comment un système est-il certifié ?

La demande de certification doit être adressée à un organisme de certification de son choix repris dans la liste des organismes de certification. L'organisme de certification remettra tous les documents nécessaires reprenant les renseignements utiles à la procédure de certification. Cet organisme fournira également une liste des organes de contrôle (laboratoires) où sont effectués les essais et tests nécessaires.

| Comment un installateur est-il certifié ?

Un installateur est également soumis aux règles de certification : il doit introduire une demande auprès d'un organisme de certification de son choix. Outre un examen technique, un nouvel installateur devra également subir un audit administratif.

| Comment s'effectue la conversion d'un agrément Assuralia existant en une certification Incert ?

Les systèmes

Les agréments Assuralia existants dont la durée de validité est de trois ans, continuent de courir jusqu'à la date de leur expiration, date à laquelle plus aucune prolongation n'est possible. Le passage à Incert est cependant possible à tout moment, même avant cette date d'expiration. Dans ce cas, le produit sera repris aussi bien dans la liste d'Assuralia que dans celle d'Incert.

Une demande de certification auprès d'Incert est en tout état de cause considérée comme une prolongation de l'agrément Assuralia. Ainsi, les tests effectués sur le produit resteront limités à un contrôle des fonctionnalités et de la fraudabilité.

Les installateurs

Assuralia a confié la gestion des agréments des installateurs à l'ANPI. Tout agrément va de pair avec l'installation de produits agréés par Assuralia. Aussi longtemps qu'il restera des produits sur la liste d'Assuralia, l'installateur pourra continuer à délivrer des attestations pour chaque

installation effectuée sous un agrément Assuralia.

Si un installateur souhaite passer à la certification Incert, il doit alors suivre la procédure Incert exposée ci-avant. Les règles de certification restent toutefois limitées pour les installateurs disposant de l'agrément Assuralia à un audit administratif.

Tout installateur qui durant la période transitoire peut continuer à délivrer des attestations tant pour des produits agréés par Assuralia que pour des produits certifiés par Incert, doit veiller à ce que ces attestations et certificats ne soient pas utilisés l'un pour l'autre.

Les attestations Assuralia/ANPI ne peuvent renseigner que des produits repris comme agréés dans la liste d'Assuralia. Les certificats d'Incert ne peuvent être délivrés que lors de l'installation de produits certifiés par Incert. Seule exception à ce principe : lorsqu'un système agréé par Assuralia doit être installé dans un autre véhicule. Dans ce cas, l'installateur qui ne dispose plus d'attestations Assuralia/ANPI peut délivrer à titre exceptionnel un certificat d'Incert.

Les agréments délivrés aux stations de montage sont accordés par entreprise et non par personne travaillant dans l'entreprise.

Toutes les listes (organismes de certification, produits certifiés, stations de montage certifiées, stations de télésurveillance) et l'ensemble des règlements d'Incert peuvent être consultés sur www.incert.be. Les spécifications techniques peuvent être commandées par ce site, moyennant paiement.