

RESEARCH OUTPUTS / RÉSULTATS DE RECHERCHE

Questions de droit international privé en matière d'accidents de la circulation

Devillers, Charles

Published in:

Roulage, responsabilité et expertise

Publication date:

2023

Document Version

le PDF de l'éditeur

[Link to publication](#)

Citation for pulished version (HARVARD):

Devillers, C 2023, Questions de droit international privé en matière d'accidents de la circulation. dans *Roulage, responsabilité et expertise: morceaux choisis : actes du colloque du 9 juin 2023*. Collection du barreau de Dinant, Anthemis, Limal, pp. 157-210.

General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal ?

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

Questions de droit international privé en matière d'accidents de la circulation

Charles DEVILLERS

Assistant à l'Université de Namur

Avocat au barreau du Brabant wallon

Membre du Centre de recherche « Vulnérabilités et sociétés »

Titulaire de l'attestation de formation à la procédure de cassation en matière pénale

Introduction

1. Plan. Un accident de la circulation peut présenter un ou plusieurs élément(s) d'extranéité. Soit que l'accident se produise à l'étranger, soit qu'un des véhicules impliqués ait son stationnement habituel à l'étranger. En pareilles circonstances, plusieurs questions de droit international privé peuvent se poser. Tout d'abord, à qui/quel(s) interlocuteur(s) la personne lésée peut-elle s'adresser en vue d'être indemnisée de son dommage ? Cette question sera l'occasion de présenter les acteurs et le fonctionnement du système d'indemnisation mis en place au niveau européen (section 1). Ensuite, quelle(s) est/sont la/les juridiction(s) internationalement compétente(s) pour connaître de l'action en justice qui serait diligentée en ce contexte (section 2) ? Quelle est par ailleurs la loi applicable au(x) potentiel(s) litige(s) (section 3) ? Enfin, au travers de l'analyse des enjeux en présence, nous verrons que certains choix peuvent se révéler stratégiques sur la base d'un cas pratique en matière de sanctions prévues en cas de réaction tardive à la demande d'indemnisation de la personne lésée (section 4).

2. Notion d'accident de la circulation en droit belge. Avant d'entrer dans le vif du sujet, il apparaît nécessaire de préciser ce que l'on entend par « accident de la circulation ». La notion n'est pas définie par le législateur belge. Or, elle est d'importance dès lors qu'elle détermine tout d'abord la compétence du tribunal de police. Ainsi, l'article 601bis du Code judiciaire prévoit que « [q]uel qu'en soit le montant, le tribunal de police connaît de toute demande relative à la réparation d'un dommage résultant d'un *accident de la circulation* ou d'un accident ferroviaire même si celui-ci est survenu dans un lieu qui n'est pas accessible au public »¹. La notion est également une

¹ Art. 601bis du Code judiciaire.

condition d'application du régime d'indemnisation des usagers faibles de la route. L'article 29bis, § 1^{er}, alinéas 1^{er} et 2, de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs² précise ainsi qu'« [e]n cas d'*accident de la circulation* impliquant un ou plusieurs véhicules automoteurs, aux endroits visés à l'article 2, § 1^{er} [à savoir la voie publique, les terrains ouverts au public et les terrains non publics mais ouverts à un certain nombre de personnes ayant le droit de les fréquenter], et à l'exception des dégâts matériels et des dommages subis par le conducteur de chaque véhicule automoteur impliqué, tous les dommages subis par les victimes et leurs ayants droit et résultant de lésions corporelles ou du décès, y compris les dégâts aux vêtements, sont réparés solidairement par les assureurs qui, conformément à la présente loi, couvrent la responsabilité du propriétaire, du conducteur ou du détenteur des véhicules automoteurs [...]»³ [al. 1^{er}]. En cas d'*accident de la circulation* impliquant un véhicule automoteur lié à une voie ferrée, l'obligation de réparer les dommages prévue à l'alinéa précédent incombe au propriétaire de ce véhicule [al. 2].»⁴

Si la notion d'« accident » renvoie au sens courant, entendu comme « événement soudain et imprévu, générateur d'un dommage »⁵, celle d'« accident de la circulation » est plus complexe⁶. Il semble se dégager de la jurisprudence de la Cour de cassation qu'il est tout d'abord requis, pour qu'il soit qualifié de tel, que l'accident soit « lié à la circulation sur la voie publique »⁷, en tant qu'il y a participation à la circulation, laquelle « s'entend de l'usage par un véhicule d'une voie de communication en vue de transporter une personne ou une chose d'un lieu à un autre »⁸. Ensuite, l'accident doit résulter de la survenance d'un « risque de la circulation »⁹, en tant que le véhicule doit être utilisé comme engin de déplacement¹⁰. Ainsi, il convient que le véhicule « participe ou se rattache, directement ou indirectement, à la circulation comme un instrument de déplacement »¹¹.

² Loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, M.B., 8 décembre 1989 (ci-après la « loi du 21 novembre 1989 »).

³ « La présente disposition s'applique également si les dommages ont été causés volontairement par le conducteur » (art. 29bis, § 1^{er}, al. 1^{er}, in fine, de la loi du 21 novembre 1989).

⁴ Art. 29bis, § 1^{er}, al. 1^{er} et 2, de la loi du 21 novembre 1989.

⁵ B. DUBUISSON et B. DE CONINCK, « L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation. Présentation générale – Rapport belge », in *L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation en Europe*, coll. du GRERCA, Bruxelles, Bruylant, 2015, p. 28.

⁶ Cf. Fl. GEORGE, « L'indemnisation automatique des usagers faibles de la route », in Fl. GEORGE et R. JAFFERALI (dir.), *Manuel de droit de la responsabilité civile*, Limal, Anthemis, 2022, pp. 555 et s.

⁷ Cass., 9 janvier 2004, R.G. n° C.02.0194.F, *Bull. ass.*, 2004, p. 481 ; R.G.A.R., 2004, n° 13.904.

⁸ Cass., 6 janvier 2012, R.G. n° C.10.0343.F, *Bull. ass.*, 2012/3, p. 350.

⁹ En opposition au risque d'exploitation ; Cass., 15 mai 2008, R.G. n° C.07.0306.N, R.W., 2010-2011, p. 22, note C. VAN SCHOU BROECK ; Cass., 20 janvier 2014, R.G. n° C.11.0778.F, *Pas.*, 2014, p. 154.

¹⁰ B. DUBUISSON et B. DE CONINCK, « L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation. Présentation générale – Rapport belge », *op. cit.*, p. 29.

¹¹ N. ESTIENNE, « Questions choisies en matière d'indemnisation des usagers faibles de la route », R.G.A.R., 2004, n° 13.894/6.

Dans un arrêt du 5 juin 2020¹², tendant à l'uniformisation de la notion¹³, la Cour de cassation a précisé que « pour qu'il y ait accident de la circulation au sens des articles 601bis du Code judiciaire et 29bis, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, de la loi du 21 novembre 1989, il faut qu'il y ait participation à la circulation, laquelle s'entend de l'usage par un véhicule d'une voie de communication en vue de transporter une personne ou une chose d'un lieu à un autre ; il n'est pas requis, en outre, que le dommage survenu au passager soit en rapport avec la participation du véhicule à la circulation »¹⁴.

En toute hypothèse, « déterminer si l'accident constitue un accident de la circulation est une question de pur fait qui relève de l'appréciation du juge du fond »¹⁵, tandis que la notion est à interpréter largement¹⁶. Ainsi, « il ressort des travaux parlementaires de la loi du 11 juillet 1994¹⁷ que la notion d'"accident de la circulation" doit être interprétée au sens large ; qu'elle vise aussi bien un accident de la circulation routière impliquant des piétons et des animaux ou des moyens de transport par terre (ou par rail)¹⁸ empruntant la voie publique, que l'accident survenu sur les terrains ouverts au public et les terrains non publics mais ouverts à un certain nombre de personnes »¹⁹. Selon l'Avocat général Thierry Werquin, « pour qu'il y ait accident de la circulation, il faut que l'accident se rattache à la circulation des véhicules. La notion de circulation doit être interprétée de façon très large. Le principe a été confirmé au cours des travaux préparatoires : la circulation vise non seulement les véhicules en mouvement mais aussi les véhicules immobilisés, abandonnés, à l'arrêt ou en stationnement. Il résulte du critère d'accident de la circulation qu'il faut au moins (que) l'un des véhicules ou l'une des parties circule au sens où l'on entend normalement ce terme. »²⁰

À titre d'illustration, la jurisprudence (belge et française) a considéré que relevaient d'un accident de la circulation²¹ : le cas d'un enfant assis à l'arrière du véhicule conduit par sa mère qui reçoit une balle perdue au cours d'une

¹² Cass., 5 juin 2020, R.G. n° C.18.0432.F, *J.T.*, 2021, p. 684, note F. DEBLATON.

¹³ Cf. F. DEBLATON, « L'arrêt du 5 juin 2020 de la Cour de cassation : vers une uniformisation de la notion d'accident de la circulation ? Zoom sur les origines de l'incertitude », *J.T.*, 2021/33, pp. 669-675.

¹⁴ Cass., 5 juin 2020, R.G. n° C.18.0432.F, précité.

¹⁵ Pol. Verviers, 13 octobre 2008, *J.L.M.B.*, 2009, pp. 1313-1317.

¹⁶ P. COLETTE, « L'indemnisation automatique des usagers faibles de la route », *Consilio*, 2001, n°s 1-2, point 2.

¹⁷ Loi du 11 juillet 1994 relative aux tribunaux de police et portant certaines dispositions relatives à l'accélération et à la modernisation de la justice pénale, *M.B.*, 21 juillet 1994.

¹⁸ Cass., 3 novembre 1998, R.G. n° P.96.0916.N.

¹⁹ Cass., 20 octobre 1998, R.G. n° P.97.0851.F.

²⁰ Cass., 9 janvier 2004, R.G. n° C.02.0194.F, concl. Th. WERQUIN, précité.

²¹ Les exemples cités proviennent de P. COLETTE, « L'indemnisation automatique des usagers faibles de la route », *op. cit.*, pp. 3-26 ; H. DE RODE, *L'indemnisation des victimes faibles d'accidents de circulation. L'article 29bis*, Louvain-la-Neuve, Anthemis, 2008, p. 20 ; B. KOHL et L. SAUVEUR, « Le point sur l'indemnisation des victimes d'accident de la circulation », in P. LECOCQ et Chr. ENGELS (dir.), *Chronique de droit à l'usage des juges de paix et de police*, Bruxelles, la Charte, 2013, p. 254.

fusillade²² ; le passager d'un véhicule recherché par les forces de l'ordre qui est blessé par la police lors du franchissement d'un barrage²³ ; le passager qui se blesse à la jambe en sortant d'un véhicule à l'arrêt²⁴ ; la personne qui chute dans un autobus à la suite du freinage de celui-ci²⁵ ; le piéton qui trébuche en raison de la présence d'un tuyau de vidange d'un camion-citerne sur le trottoir²⁶ ; le promeneur blessé à l'œil à la suite d'une projection de pierres par une machine agricole attelée à un tracteur travaillant dans un champ²⁷ ; le passager d'un véhicule qui est blessé par la chute de pierres dévalant d'un talus sur le pare-brise²⁸ ; le passager qui chute après avoir glissé sur une substance indéterminée qui s'était répandue sur le sol d'un bus à l'arrêt²⁹. En revanche, il a été considéré que ne relevaient pas d'un accident de la circulation : le cas d'une voiture piégée remplie d'explosifs qui explose et cause des dommages corporels³⁰ ; la chute d'un panneau publicitaire sur une voiture stationnée dans un parking³¹ ; l'incendie d'un véhicule stationné se propageant à un autre véhicule en stationnement³².

3. Notion d'accident de la circulation en droit international. En droit international, la notion d'« accident de la circulation » est expressément définie par la Convention de La Haye du 4 mai 1971 sur la loi applicable en matière d'accidents de la circulation routière³³, ratifiée par la Belgique en 1975³⁴ : « Par *accident de la circulation* routière au sens de la présente Convention, on entend tout accident concernant un ou des véhicules, automoteurs ou non, et qui est lié à la circulation sur la voie publique, sur un terrain ouvert au public ou sur un terrain non public mais ouvert à un certain nombre de personnes ayant le droit de le fréquenter. »³⁵

Si l'on retrouve dans cette définition plusieurs éléments communs au droit belge, l'exigence propre à la doctrine d'un accident « causé par un véhicule utilisé dans la circulation comme un instrument de déplacement »³⁶ n'y apparaît

²² Civ. Bruxelles, 30 novembre 2001, R.G.A.R., 2002, n° 13.602 ; Cass., 9 janvier 1994, R.G.A.R., 2004, n° 13.904.

²³ Cass., 6 janvier 2012, *Bull. ass.*, 2012/3, p. 350 ; C.R.A., 2012, p. 71, note Th. PAPART.

²⁴ Pol. Hasselt, 4 septembre 1997, R.D.C., 1997, p. 802.

²⁵ Pol. Bruges, 19 mai 1998, *Dr. circ.*, n° 99/50.

²⁶ Cass. fr., 4 avril 1995, *D.*, 1996, J., p. 113.

²⁷ Cass. fr., 31 mars 1993, *D.*, 1994, S., p. 17.

²⁸ Cass. fr., 8 novembre 1995, *D.*, 1996, t. I, p. 16 ; Cass. fr., 17 décembre 1997, *Bull.*, 1997, t. I, p. 314.

²⁹ Cass., 5 juin 2020, R.G. n° C.18.0432.F.

³⁰ M. ARTS, Rapport fait au nom de la Commission de la Justice, cité par P. COLETTE, « L'indemnisation automatique des usagers faibles de la route », *op. cit.*

³¹ Pol. Bruges, 15 septembre 2005, C.R.A., 2006, p. 490.

³² Civ. Bruxelles, 13 septembre 2005, C.R.A., 2006, p. 493.

³³ Convention sur la loi applicable en matière de la circulation routière, signée à La Haye le 4 mai 1971, approuvée par la loi du 10 février 1975.

³⁴ Loi du 10 février 1975 portant approbation de la Convention sur la loi applicable en matière d'accidents de la circulation routière, faite à La Haye le 4 mai 1971.

³⁵ Art. 1^{er} de la Convention de La Haye du 4 mai 1971.

³⁶ D. PHILIPPE, « Les conditions de la nouvelle loi. L'implication du véhicule automoteur », in B. DUBUISSON (dir.), *L'indemnisation automatique de certaines victimes d'accident de la circulation. Loi du 30 mars 1994*,

pas reprise explicitement, même si elle découle du lien à la circulation³⁷. Notons à cet égard que certaines juridictions de fond belges se calquent sur cette définition internationale, considérant qu'« il faut mais il suffit que l'accident soit lié à la circulation sur la voie publique »³⁸.

Ceci étant dit, examinons à présent la question de savoir à qui la personne lésée peut s'adresser en vue d'être indemnisée de son dommage résultant d'un accident de la circulation survenu à l'étranger ou impliquant un véhicule ayant son stationnement habituel à l'étranger, au travers du système d'indemnisation qui s'est progressivement développé en Europe.

Section 1

Acteurs et fonctionnement du système d'indemnisation européen

4. Cadre légal européen. Au niveau européen, en vue d'assurer la libre circulation des marchandises et des personnes, le système dit des « bureaux nationaux d'assurance » a été consacré par la directive européenne 72/133/CEE du 24 avril 1972³⁹ (première directive sur l'assurance automobile), « considérant que la suppression du contrôle de la carte verte pour les véhicules ayant leur stationnement habituel dans un État membre et pénétrant sur le territoire d'un autre État membre peut être réalisée sur la base d'un accord entre les [...] bureaux nationaux d'assurance, aux termes duquel chaque bureau national garantirait, dans les conditions prévues par la législation nationale, l'indemnisation des dommages ouvrant droit à réparation, causés sur son territoire par un de ces véhicules, assuré ou non ; considérant que cet accord de garantie se fonde sur la présomption que tout véhicule automoteur communautaire circulant sur le territoire de la Communauté est couvert par une assurance ; qu'il convient donc de prévoir dans chaque législation nationale des États membres l'obligation d'assurance de la responsabilité civile résultant de ces véhicules avec une couverture valable pour l'ensemble du territoire communautaire »⁴⁰. En Belgique, notons à cet égard que le « Bureau belge des assureurs automobiles » existait déjà en tant qu'ASBL depuis 1957⁴¹.

coll. Droit des assurances, n° 8, Louvain-la-Neuve-Bruxelles, Academia-Bruylant, 1995, p. 54 ; H. DE RODE, *L'indemnisation des victimes faibles d'accidents de circulation. L'article 29bis, op. cit.*, p. 17.

³⁷ Cf. Cass., 9 janvier 2004, R.G. n° C.02.0194.F, précité ; Cass., 6 janvier 2012, R.G. n° C.10.0343.F, précité.

³⁸ Pol. Verviers, 13 octobre 2008, *J.L.M.B.*, 2009, p. 1313 ; Civ. Bruxelles, 30 novembre 2001, *R.G.A.R.*, 2002, n° 13.602.

³⁹ Directive 72/166/CEE du Conseil du 24 avril 1972 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs et au contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité, *J.O.C.E.*, n° L 103, 2 mai 1972, p. 1.

⁴⁰ Considérants de la directive 72/166/CEE.

⁴¹ H. DE RODE, *L'assurance de la responsabilité civile automobile*, Liège, Wolters Kluwer, 2022, p. 154.

La directive européenne 72/133/CEE du 24 avril 1972 a ainsi supprimé sur le territoire des États européens le « contrôle de l'assurance de responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules lorsque ceux-ci ont leur stationnement habituel sur le territoire d'un autre État membre »⁴², tandis que la directive européenne 2009/103/CE du 16 septembre 2009⁴³ définit le « territoire où le véhicule a son stationnement habituel »⁴⁴ comme étant principalement⁴⁵ celui « de l'État dont le véhicule est porteur d'une plaque d'immatriculation »⁴⁶ (*cf. infra*, n° 10).

En parallèle, les bureaux nationaux d'assurance des États membres de l'Espace économique européen et d'autres États associés, aujourd'hui régis par un Règlement général du 30 mai 2002⁴⁷, ont conclu une « Convention type inter-bureaux » le 20 octobre 1989 et une « Convention multilatérale de garantie » le 15 mars 1991⁴⁸, en vertu de laquelle « chaque bureau national se porte [...] garant pour le règlement des sinistres survenus sur son territoire et provoqués par des véhicules ayant leur stationnement habituel sur le territoire d'un autre État membre, que ces véhicules soient assurés ou non (art. 2) »⁴⁹. De la même manière, un droit de remboursement est prévu dans le chef du bureau national ayant indemnisé la personne lésée à l'encontre de l'assureur étranger ou, à défaut, du bureau national (ou encore du Fonds de garantie)⁵⁰ de l'État sur le territoire duquel le véhicule responsable ou impliqué à son stationnement habituel⁵¹.

⁴² Art. 2, § 1^{er}, de la directive 72/166/CEE.

⁴³ Directive 2009/103/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 septembre 2009 concernant l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs et le contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité, *J.O.C.E.*, n° L 263, 7 octobre 2009, p. 11.

⁴⁴ *Cf. infra*, n° 10, sur la notion de stationnement habituel du véhicule.

⁴⁵ « Au sens de la présente directive, on entend par : [...] "territoire où le véhicule a son stationnement habituel" : a) le territoire de l'État dont le véhicule porte une plaque d'immatriculation, que celle-ci soit permanente ou temporaire ; ou b) dans le cas où il n'existe pas d'immatriculation pour un genre de véhicule, mais que ce véhicule porte une plaque d'assurance ou un signe distinctif analogue à la plaque d'immatriculation, le territoire de l'État où cette plaque ou ce signe sont délivrés ; ou c) dans le cas où il n'existe ni immatriculation, ni plaque d'assurance, ni signe distinctif pour certains types de véhicules, le territoire de l'État du domicile du détenteur ; ou d) dans le cas où le véhicule est dépourvu de plaque d'immatriculation ou porte une plaque qui ne correspond pas ou ne correspond plus au véhicule et qu'il a été impliqué dans un accident, le territoire de l'État dans lequel l'accident a eu lieu, aux fins du règlement du sinistre conformément à l'article 2, point a), ou à l'article 10. » (art. 1^{er}, al. 1^{er}, 4), de la directive 2009/103/CE)

⁴⁶ Art. 1^{er}, al. 1^{er}, 4), a), de la directive 2009/103/CE.

⁴⁷ Règlement général du Conseil des bureaux adopté par l'Assemblée générale de Crète le 30 mai 2002 et mis à jour à Lisbonne le 29 mai 2008 et à Istanbul le 23 mai 2013, à Tallinn le 2 juin 2016, à Helsinki le 8 juin 2017, à Marrakech le 14 juin 2019 et à Bruxelles le 24 septembre 2020.

⁴⁸ Un organisme centralisateur pour l'ensemble des bureaux nationaux a été institué sous la dénomination de « Conseil des bureaux » ; Th. PAPART et B. CEULEMANS, *Vade-mecum du Tribunal de Police*, Liège, Wolters Kluwer, 2021, p. 442.

⁴⁹ H. DE RODE, *L'assurance de la responsabilité civile automobile*, *op. cit.*, pp. 149 et 154-155.

⁵⁰ En cas de non-assurance (*cf.* convention du 29 avril 2002 entre Fonds de garantie et Organismes d'indemnisation).

⁵¹ *Cf.* not. art. 5 du Règlement général du Conseil des bureaux du 30 mai 2002, précité ; Rapport annuel 2020 présenté à l'assemblée générale ordinaire du 27 mai 2021 du Bureau belge des assureurs automobiles, p. 7.

Par ailleurs, fort de cette avancée, il fut considéré que ce « système des bureaux délivrant la carte verte ne remédi(ait) pas à toutes les difficultés rencontrées par une personne lésée qui doit faire valoir ses droits dans un autre pays contre une personne qui réside dans ce pays et contre une entreprise d'assurance agréée dans ce même pays (droit étranger, langue étrangère, procédure de règlement avec laquelle la personne lésée n'est pas familiarisée et règlement retardé souvent de manière excessive). [...] Une solution satisfaisante pourrait consister en ce que la personne lésée à la suite d'un accident de la circulation qui tombe dans le champ d'application de la présente directive et survenu dans un État autre que celui où elle réside puisse faire valoir dans son État membre de résidence son droit à indemnisation à l'encontre du *représentant chargé du règlement des sinistres* qui a été désigné dans cet État par l'entreprise d'assurance de la personne responsable. Cette solution permet de traiter le préjudice subi par la personne lésée en dehors de son État membre de résidence selon des procédures avec lesquelles celle-ci est familiarisée. Ce recours à un représentant chargé du règlement des sinistres dans l'État membre où réside la personne lésée n'influe en aucune manière sur le droit matériel applicable dans chaque cas d'espèce, ni sur les compétences juridictionnelles. [...] Pour combler les lacunes en question, il convient de prévoir que l'État membre dans lequel l'entreprise d'assurance est agréée exige de celle-ci qu'elle désigne des représentants chargés du règlement des sinistres résidant ou établis dans les autres États membres, qui réuniront toutes les informations nécessaires en relation avec les sinistres résultant de ce type d'accident et prendront les mesures qui s'imposent pour régler les sinistres au nom et pour le compte de l'entreprise d'assurance, y compris le paiement de l'indemnisation. [...] En plus de garantir que l'entreprise d'assurance a un représentant dans l'État de résidence de la personne lésée, il convient de garantir le droit spécifique de la personne lésée d'obtenir le règlement du litige dans les meilleurs délais. En conséquence, les législations nationales doivent prévoir des sanctions financières efficaces et systématiques appropriées ou des sanctions administratives équivalentes. [...] Les personnes lésées à la suite d'accidents de la circulation éprouvent parfois des difficultés à connaître le nom de l'entreprise d'assurance qui couvre la responsabilité civile résultant de la circulation d'un véhicule automoteur impliqué dans un accident. Dans l'intérêt de ces personnes lésées, il convient que les États membres créent des *organismes d'information* pour garantir que cette information est disponible dans les meilleurs délais. Il convient que ces organismes d'information communiquent aussi aux personnes lésées des informations concernant les représentants chargés du règlement des sinistres. Il est nécessaire que ces organismes coopèrent entre eux et réagissent rapidement aux demandes d'information concernant les représentants chargés du règlement des sinistres qui leur sont présentées par des organismes d'information situés dans d'autres États membres. [...] Pour garantir que la personne lésée ne reste pas sans l'indemnisation à laquelle elle a droit, il est nécessaire d'établir un *organisme d'indemnisation* auquel elle peut s'adresser au cas où

l'entreprise d'assurance n'a pas désigné de représentant, retarde manifestement le règlement ou ne peut être identifiée.»⁵²

C'est ainsi que la directive européenne 2000/26/CE du 16 mai 2000 (quatrième directive sur l'assurance automobile), transposée en droit belge par la loi du 22 août 2002⁵³, a perfectionné le système des bureaux nationaux et a emporté la mise en place de représentants chargés du règlement des sinistres en vue de faciliter et d'accélérer l'indemnisation des victimes d'accident de la circulation présentant des éléments d'extranéité, outre de confier des missions complémentaires aux organismes d'information et d'indemnisation, tels les « Fonds de garantie ». Notons que cette directive du 16 mai 2000 est désormais remplacée par la directive européenne codificatrice 2009/103/CE du 16 septembre 2009 qui en a préservé les dispositions (et qui coordonne les cinq directives régissant la matière)⁵⁴.

Analysons à présent plus en profondeur le fonctionnement de ce système international d'indemnisation au regard du rôle et des hypothèses d'intervention de ses différents acteurs au travers du régime de transposition belge : le représentant chargé du règlement des sinistres (§ 1) ; le Bureau belge des assureurs automobiles (§ 2) ; le Fonds commun de garantie belge (§ 3).

§ 1. Représentant chargé du règlement des sinistres

5. Un représentant chargé du règlement des sinistres dans chaque pays adhérent. En vertu de l'article 12, § 1^{er}, de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, chaque entreprise d'assurances agréée⁵⁵ pour couvrir la responsabilité civile des véhicules terrestres automoteurs⁵⁶ (à l'exclusion de la responsabilité civile du transporteur)⁵⁷ doit disposer d'un représentant chargé du règlement des sinistres dans chacun des États de l'Espace économique européen⁵⁸ autre que la Belgique⁵⁹.

⁵² Considérants n^{os} 6, 11, 12, 13, 15, 18, 20, 21 et 25 de la directive 2000/26/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 mai 2000 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs et modifiant les directives 73/239/CEE et 88/357/CEE du Conseil, *J.O.C.E.*, n^o L 181, 20 juillet 2000, p. 65.

⁵³ Loi du 22 août 2002 portant diverses dispositions relatives à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, *M.B.*, 17 septembre 2002.

⁵⁴ H. DE RODE, *L'assurance de la responsabilité civile automobile*, *op. cit.*, pp. 159-160.

⁵⁵ En application de l'article 5 de la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurances, *M.B.*, 29 juillet 1975 (remplacée par la loi du 13 mars 2016 relative au statut et au contrôle des entreprises d'assurance ou de réassurance, *M.B.*, 23 mars 2016).

⁵⁶ C'est-à-dire les risques classés dans la branche 10 de l'annexe I à l'arrêté royal du 22 février 1991 portant règlement général de contrôle des entreprises d'assurances, *M.B.*, 11 avril 1991, à savoir « toute responsabilité résultant de l'emploi de véhicules terrestres automoteurs ».

⁵⁷ Art. 12, § 1^{er}, al. 1^{er}, de la loi du 21 novembre 1989.

⁵⁸ Soit les États membres de l'Union européenne et la Norvège, le Liechtenstein et l'Islande.

⁵⁹ Art. 12, § 1^{er}, al. 1^{er}, de la loi du 21 novembre 1989.

Le représentant chargé du règlement des sinistres doit être établi ou doit résider dans l'État où il est désigné⁶⁰. Il peut agir pour le compte d'une ou de plusieurs entreprises d'assurances⁶¹, tandis que le choix du représentant chargé du règlement des sinistres est laissé à l'appréciation de chaque assureur⁶²⁻⁶³.

Cette exigence relative à la désignation d'un représentant chargé du règlement des sinistres n'exclut pas le droit pour la personne lésée ou son assureur d'engager directement une procédure contre la personne ayant causé l'accident ou l'assureur du véhicule responsable ou impliqué⁶⁴. Ainsi, si le système des représentants a pour objectif de faciliter l'indemnisation des victimes d'un accident de la circulation survenu à l'étranger, il n'exclut pas l'hypothèse d'une action directe contre le conducteur responsable ou l'assureur étrangers⁶⁵, d'autant qu'il ne concerne que l'hypothèse de règlements amiables⁶⁶, ce qui signifie qu'une fois les juridictions saisies, il ne trouve plus à s'appliquer⁶⁷. Ainsi, « en vertu de l'art. 12 de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, les personnes lésées ne disposent pas d'un recours direct contre le représentant

⁶⁰ Art. 12, § 1^{er}, al. 2, *in fine*, de la loi du 21 novembre 1989.

⁶¹ Art. 12, § 3, de la loi du 21 novembre 1989.

⁶² Art. 12, § 2, de la loi du 21 novembre 1989.

⁶³ Notons que « la désignation d'un représentant chargé du règlement des sinistres ne constitue pas en soi l'ouverture d'une succursale au sens de l'article 2, § 6, 3^e, de la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurances (remplacée par la loi du 13 mars 2016 relative au statut et au contrôle des entreprises d'assurance ou de réassurance, précitée). Le représentant chargé du règlement des sinistres n'est pas considéré comme un établissement au sens de : – l'article 2, § 1^{er}, de la loi du 9 juillet 1975 précitée ; – la Convention concernant la compétence judiciaire et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale, approuvée par la loi du 27 novembre 1996, le Protocole n° 1 relatif à certains problèmes de compétence, de procédure et d'exécution, le Protocole n° 2 sur l'interprétation uniforme de la Convention, le Protocole n° 3 concernant l'application de l'article 57, les trois Déclarations, et l'Acte final, faits à Lugano le 16 septembre 1988, et le Règlement (CE) n° 44/2001 du Conseil du 22 décembre 2000 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale » (art. 12, § 6, de la loi du 21 novembre 1989).

⁶⁴ Art. 12, § 4, de la loi du 21 novembre 1989.

⁶⁵ En vertu de l'article 9 de la Convention de La Haye du 4 mai 1971, la personne lésée bénéficie d'une action directe à l'encontre de l'assureur étranger. Néanmoins, « en agissant de la sorte, la personne lésée risque de rencontrer, outre le problème des langues, de sérieuses difficultés : – l'assureur étranger pourrait invoquer des exceptions contractuelles opposables aux tiers et inconnues en droit belge ; – l'assureur étranger pourrait invoquer des limites de garanties ; – l'assureur étranger aura plus que certainement une connaissance limitée des dispositions légales belges en matière de responsabilité et aura, par conséquent, tendance à procéder à l'indemnisation de la personne lésée sur la base de ses propres critères ; – la procédure judiciaire pourrait être poursuivie devant une juridiction étrangère » (Th. PAPART et B. CEULEMANS, *Vade-mecum du Tribunal de Police, op. cit.*, p. 446).

⁶⁶ « La loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs a confié au Bureau belge des assureurs automobiles (BBAA) la mission d'intervenir lorsque l'accident implique un véhicule ayant son stationnement habituel à l'étranger. Les pouvoirs du représentant belge de l'assureur R.C. auto étranger se limitent à la phase de règlement amiable. La personne lésée ne dispose pas d'un recours direct contre ce représentant. La demande initiée à l'encontre de ce représentant est irrecevable. » (Pol. Liège (div. Huy), 1^{er} mars 2018, R.G. n° 17A1, C.R.A., 2020, n° 6, p. 6)

⁶⁷ H. DE RODE, *L'assurance de la responsabilité civile automobile, op. cit.*, p. 160.

belge de l'assureur étranger⁶⁸, ce d'autant plus quand celui-ci a répondu aux différents arguments lui soumis dans la phase des pourparlers, et n'a pas commis de faute »⁶⁹⁷⁰.

6. Missions du représentant chargé du règlement des sinistres. Le représentant chargé du règlement des sinistres « a pour mission de traiter et de régler les demandes d'indemnisation résultant d'un accident survenu sur le territoire d'un pays dont le Bureau national a adhéré au régime de la carte verte et impliquant un véhicule ayant son stationnement habituel sur le territoire d'un État de l'Espace économique européen, assuré en responsabilité civile automobile par l'entreprise qui l'a désigné »⁷¹. Il est chargé de réunir toutes les informations nécessaires pour pouvoir traiter les demandes d'indemnisation et doit prendre toutes les mesures adéquates pour en négocier le règlement⁷².

Le représentant chargé du règlement des sinistres doit dès lors disposer de pouvoirs suffisants pour représenter l'assureur auprès des personnes lésées et pour traiter intégralement leurs demandes d'indemnisation, tandis qu'il doit être en mesure d'examiner l'affaire dans la ou les langues officielles de l'État de résidence de la personne lésée⁷³. Il a été jugé à cet égard que si la personne lésée ne dispose d'aucune action directe à l'encontre du représentant, elle peut néanmoins valablement lui notifier une citation destinée à l'assureur étranger⁷⁴.

⁶⁸ Pol. Namur (div. Namur), 11 février 2021, R.G. n° 20A15 et 20A53, inédit.

⁶⁹ Pol. Namur (div. Dinant), 10 décembre 2020, R.G. n° 19A23, C.R.A., 2021, n° 2, p. 9.

⁷⁰ « L'article 4 de la directive 2000/26/CE du 16 mai 2000, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs, doit être interprété en ce sens qu'il n'impose pas aux États membres de prévoir que le représentant chargé, en vertu de cet article, du règlement des sinistres puisse être assigné lui-même, en lieu et place de l'entreprise d'assurance qu'il représente, devant la juridiction nationale saisie d'un recours en indemnisation intenté par une personne lésée entrant dans le champ d'application de l'article 1^{er} de la directive 2000/26, telle que modifiée par la directive 2005/14. » (C.J.U.E., 15 décembre 2016, *Vieira de Azevedo e.a. c. CED Portugal Unipessoal et Instituto de Seguros de Portugal – Fundo de Garantia Automóvel*, aff. C-558/15, *Bull. ass.*, 2017, p. 25)

⁷¹ Ainsi, « ne sont pas visés les accidents causés par un véhicule assuré ou stationné dans un pays tiers, même s'il a adhéré au système du certificat international d'assurance (la carte verte). De même, ne profitent pas du système les personnes résidant dans un pays tiers même membre du système "carte verte", même si l'accident a été causé sur le territoire d'un État membre. » (H. DE RODE, *L'assurance de la responsabilité civile automobile*, op. cit., p. 160) ; art. 12, § 1^{er}, al. 2, de la loi du 21 novembre 1989.

⁷² Art. 12, § 4, de la loi du 21 novembre 1989.

⁷³ Art. 12, § 5, de la loi du 21 novembre 1989.

⁷⁴ C.J.U.E., 10 octobre 2013, *Spedition Welter c. Avanssur*, aff. C-306/12, *For. ass.*, 2014, n° 141, p. 33, note J.-L. FAGNART ; C.R.A., 2015, pp. 3-7, note L. BREWAEYS : « L'article 21, paragraphe 5, de la directive 2009/103/CE du Parlement européen et du Conseil, du 16 septembre 2009, concernant l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs et le contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité, 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 » ; H. DE RODE, *L'assurance de la responsabilité civile automobile*, op. cit., p. 154 ; cf. également Civ. fr. Bruxelles, 27 février 2020, *For. ass.*, 2021, n° 218, p. 182.

7. Délais de réaction à la demande d'indemnisation. Comme c'est aussi le cas pour l'assureur du véhicule responsable ou impliqué⁷⁵, son représentant chargé du règlement des sinistres est tenu de réagir dans un bref délai, qu'il conteste ou non la demande d'indemnisation de la personne lésée⁷⁶.

Ainsi, lorsque la responsabilité ou l'application de l'article 29bis n'est pas contestée et que le dommage n'est pas contesté et a été quantifié, le représentant chargé du règlement des sinistres est tenu de présenter une *offre d'indemnisation motivée* dans un délai de *trois mois* à compter de la date à laquelle la personne lésée a présenté sa demande d'indemnisation⁷⁷. Lorsque le dommage n'est pas entièrement quantifié mais est quantifiable, l'entreprise d'assurances ou son représentant chargé du règlement des sinistres doit à tout le moins présenter une « offre d'avance »⁷⁸.

Lorsque la responsabilité ou l'application de l'article 29bis est contestée ou n'a pas été clairement établie ou que le dommage est contesté ou n'est pas entièrement quantifié ou quantifiable, le représentant chargé du règlement des sinistres est tenu de donner une *réponse motivée* aux éléments invoqués dans la demande dans un délai de *trois mois* à compter de la date à laquelle la personne lésée a présenté sa demande d'indemnisation⁷⁹.

8. Sanctions d'une réaction tardive à la demande d'indemnisation. En cas de réaction tardive à la demande d'indemnisation, deux types de sanctions sont prévues⁸⁰.

(1) Si aucune offre d'indemnisation motivée n'est présentée dans le délai de trois mois (lorsque la responsabilité ou l'application de l'article 29bis n'est pas contestée et que le dommage n'est pas contesté et a été quantifié), l'assureur est tenu de plein droit au paiement d'une *somme complémentaire, calculée au taux d'intérêt légal* sur le montant de l'indemnisation ou de l'avance offerte ou octroyée par le juge à la personne lésée, pendant un délai qui court à partir du jour qui suit l'expiration du délai de trois mois précité, jusqu'au jour suivant celui de la réception de l'offre par la personne lésée ou, le cas échéant, jusqu'au jour où le jugement ou l'arrêt par lequel l'indemnisation est accordée est coulé en force de chose jugée⁸¹.

⁷⁵ Entendu comme « l'entreprise d'assurances de la personne qui a causé l'accident ou l'entreprise d'assurances du propriétaire, du détenteur ou conducteur du véhicule impliqué dans l'accident au sens de l'article 29bis, § 1^{er}, alinéa 1^{er} » (art. 13, § 1^{er}, et 14, § 1^{er}, de la loi du 21 novembre 1989).

⁷⁶ Cf. art. 13 et 14 de la loi du 21 novembre 1989.

⁷⁷ Art. 13, § 1^{er}, al. 1^{er}, de la loi du 21 novembre 1989.

⁷⁸ « L'avance porte sur les frais déjà exposés, la nature des lésions, la douleur endurée et le préjudice résultant des périodes d'incapacité temporaire déjà écoulées. L'avance porte également sur le préjudice le plus probable pour l'avenir. Elle peut, pour l'avenir, être limitée au préjudice le plus probable pour les trois mois suivant la date à laquelle la personne lésée a présenté sa demande d'indemnisation. » (art. 13, § 1^{er}, al. 2, de la loi du 21 novembre 1989)

⁷⁹ Art. 14, § 1^{er}, de la loi du 21 novembre 1989.

⁸⁰ Art. 13, § 2, et 14, § 2, de la loi du 21 novembre 1989.

⁸¹ Art. 13, § 2, al. 1^{er}, de la loi du 21 novembre 1989.

La même sanction est applicable lorsque le montant proposé dans l'offre d'indemnisation motivée n'est pas liquidé dans les *trente jours* ouvrables qui suivent l'acceptation de cette offre par la personne lésée⁸² et lorsque le montant proposé dans l'offre est manifestement *insuffisant*⁸³.

(2) Si aucune réponse motivée aux éléments invoqués dans la demande d'indemnisation n'est donnée dans le délai de trois mois (lorsque la responsabilité ou l'application de l'article 29bis est contestée ou n'a pas été clairement établie ou que le dommage est contesté ou n'est pas entièrement quantifié ou quantifiable), l'assureur est de plein droit tenu au paiement d'une *somme forfaitaire de 250,00 € par jour*⁸⁴. Cette somme est due à partir de celui des deux jours suivants qui viendra en premier lieu : le jour où la personne lésée a été rappelé, par lettre recommandée ou par tout autre moyen équivalent, à l'assureur l'échéance du délai de trois mois ; le jour où l'assureur a été averti par le Fonds commun de garantie en application de l'article 19bis-13, § 1^{er}, alinéa 2, 1^o⁸⁵. Elle cesse d'être due le jour qui suit celui de la réception de la réponse motivée ou de l'offre motivée d'indemnisation par la personne lésée⁸⁶.

§ 2. Bureau belge des assureurs automobiles

9. Mission, financement et statut du Bureau belge des assureurs automobiles. Conformément à l'article 19bis-1 de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules

⁸² Dans ce cas, le délai court du jour qui suit l'acceptation de l'offre par la personne lésée jusqu'au lendemain du jour où la somme lui a été versée (art. 13, § 2, al. 2, de la loi du 21 novembre 1989).

⁸³ L'intérêt est alors calculé sur la différence entre le montant mentionné dans l'offre et le montant mentionné dans le jugement ou dans l'arrêt relatif à cette offre et passé en force de chose jugée, tandis que le délai court du lendemain de l'expiration du délai de trois mois précité jusqu'au jour du jugement ou de l'arrêt (art. 13, § 2, al. 3, de la loi du 21 novembre 1989).

⁸⁴ Art. 14, § 2, al. 1^{er}, de la loi du 21 novembre 1989.

⁸⁵ L'article 19bis-13, § 1^{er}, de la loi du 21 novembre 1989 prévoit que : « Dans les cas visés aux 5°) et 6°) de l'article 19bis-11, § 1^{er} [qui précise que "toute personne lésée peut obtenir du Fonds la réparation des dommages causés par un véhicule automoteur : [...] 5°) lorsque, dans un délai de trois mois à compter de la date à laquelle elle a présenté à l'entreprise d'assurances du véhicule dont la participation à la circulation a causé l'accident ou à son représentant chargé du règlement des sinistres une demande d'indemnisation, l'entreprise d'assurances ou son représentant chargé du règlement des sinistres n'a pas donné de réponse motivée aux éléments de la demande ; 6°) lorsque l'entreprise d'assurances n'a pas désigné de représentant chargé du règlement des sinistres"], le Fonds intervient dans un délai de deux mois après que la personne lésée lui ait présenté une demande d'indemnisation, mais cesse d'intervenir si l'entreprise d'assurances ou son représentant chargé du règlement des sinistres a, dans ce délai, donné une réponse motivée à la demande [al. 1^{er}]. Dans ces mêmes cas, le Fonds informe immédiatement les personnes suivantes du fait qu'il a reçu une demande d'indemnisation de la part de la personne lésée et qu'il va y répondre, dans un délai de deux mois après présentation de cette demande : 1°) l'entreprise d'assurances du véhicule dont la circulation a causé l'accident ou le représentant chargé du règlement des sinistres ; 2°) l'organisme d'indemnisation de l'État membre d'établissement de l'entreprise d'assurances qui a produit le contrat ; 3°) si elle est identifiée, la personne ayant causé l'accident [al. 2]. » ; art. 14, § 2, al. 2, de la loi du 21 novembre 1989.

⁸⁶ Art. 14, § 2, al. 3, de la loi du 21 novembre 1989.

automoteurs, le Bureau belge des assureurs automobiles⁸⁷ « a pour mission de réparer, conformément à la législation relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, les dommages causés en Belgique par des véhicules ayant leur stationnement habituel à l'étranger »⁸⁸, et ce, peu importe que la personne lésée soit Belge ou étrangère⁸⁹. Il est également chargé de délivrer à ses nationaux un certificat international d'assurance (précédemment appelé « carte verte »)⁹⁰. Le Bureau belge est financé par les assureurs qui pratiquent l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, lesquels sont solidairement tenus d'effectuer au Bureau belge les versements nécessaires pour l'accomplissement de ses missions et pour supporter ses frais de fonctionnement⁹¹.

En parallèle, l'article 2, § 2, de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs précise que les véhicules automoteurs ayant leur stationnement habituel à l'étranger ne sont admis à la circulation sur le territoire national qu'à la condition que le Bureau belge assume lui-même, à l'égard des personnes lésées, la charge de réparer conformément aux dispositions de la présente loi les dommages causés en Belgique par ces véhicules⁹².

Pour l'application de la loi du 21 novembre 1989, le Bureau belge des assureurs automobiles est assimilé à un assureur⁹³, de sorte qu'il ne sera notamment⁹⁴ pas tenu d'intervenir en cas de vol, violence ou recel⁹⁵ du véhicule ayant son stationnement habituel à l'étranger⁹⁶. Ainsi, « lorsqu'un accident est causé en Belgique par un véhicule volé ayant son stationnement habituel

⁸⁷ Agréé par arrêté royal du 12 avril 2004 octroyant l'agrément au Fonds commun de garantie automobile et au Bureau belge des assureurs automobiles, M.B., 30 avril 2004 ; arrêté royal du 11 juillet 2003 fixant les conditions d'agrément et le fonctionnement du Bureau belge et du Fonds commun de garantie, M.B., 17 octobre 2003.

⁸⁸ Art. 19bis-1, al. 1^{er}, de la loi du 21 novembre 1989.

⁸⁹ Th. PAPART et B. CEULEMANS, *Vade-mecum du Tribunal de Police, op. cit.*, p. 443.

⁹⁰ « Chaque preneur d'assurance se voit délivrer une "carte internationale d'assurance automobile" qu'il doit signer et qui reprend diverses informations, dont la liste et l'adresse des différents Bureaux ainsi que le nom du pays émetteur de la carte, ce qui permet au tiers lésé, en cas d'accident, de connaître l'identité du Bureau chargé de l'indemniser. » (H. DE RODE, *L'assurance de la responsabilité civile automobile, op. cit.*, p. 155)

⁹¹ Art. 19bis-4, al. 1^{er}, de la loi du 21 novembre 1989.

⁹² Art. 2, § 2, al. 1^{er}, de la loi du 21 novembre 1989.

⁹³ Art. 2, § 2, al. 2, de la loi du 21 novembre 1989.

⁹⁴ De manière générale, les conséquences de cette assimilation sont multiples : « le Bureau peut faire l'objet d'une action directe, les garanties qu'il offre doivent répondre au prescrit de la loi du 21 novembre 1989, il peut se voir opposer les exceptions prévues à l'article 3 de cette même loi mais il ne peut, par contre, opposer à la personne lésée les déchéances ou exceptions prévues à l'article 16, etc. En toute logique, le Bureau doit également respecter les règles de conflit de lois prévues par la Convention de La Haye du 4 mai 1971. » (H. DE RODE, *L'assurance de la responsabilité civile automobile, op. cit.*, p. 157)

⁹⁵ En ce cas, la personne lésée devra s'adresser au Fonds commun de garantie belge, conformément à l'article 19bis-11, § 1^{er}, 4^o, de la loi du 21 novembre 1989 ; cf. *infra*, n° 15.

⁹⁶ Cf. art. 3, § 1^{er}, al. 1^{er}, de la loi du 21 novembre 1989.

sur le territoire d'un autre État membre de l'Union européenne, le Bureau belge des assureurs automobiles n'est, pas plus qu'un autre assureur, tenu à réparer le dommage »⁹⁷. Notons que « seules les victimes de sinistres survenus sur le territoire belge et provoqués par la circulation de véhicules ayant leur stationnement habituel à l'étranger peuvent invoquer l'assimilation du Bureau belge à un assureur R.C. auto [...], (laquelle assimilation) ne s'applique pas au recours exercé par ce bureau en remboursement des décaissements effectués en faveur des victimes d'un sinistre survenu sur le territoire d'un autre État et provoqué par un véhicule ayant son stationnement habituel sur le territoire belge »⁹⁸.

En vertu des accords interbureaux, le Bureau belge est en revanche tenu de rembourser les Bureaux étrangers des débours qu'ils auraient exposés en application de leurs dispositions légales et réglementaires nationales en cause d'accidents provoqués sur leur territoire par des véhicules non assurés ayant leur stationnement habituel en Belgique⁹⁹. Néanmoins, ce coût est *in fine* « entièrement pris en charge par le Fonds commun de garantie belge sur la base d'une convention qui le lie au Bureau belge. En exécution de cette

⁹⁷ Cass., 31 octobre 1997, *J.T.*, 1998, p. 233 ; *J.L.M.B.*, 1998, p. 1816 ; *D.C.J.*, n° 98/66.

⁹⁸ De sorte que « viole l'article 2, § 2, alinéa 2 de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs la décision qui considère que lorsque le Bureau belge poursuit le recouvrement des sommes qu'il a dû payer suite à un accident de la circulation survenu sur le territoire allemand et provoqué par un véhicule qui avait son stationnement sur le territoire belge, son action, en vertu de l'article 24 de l'arrêté royal du 14 décembre 1992 relatif au contrat-type d'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, n'est fondée que jusqu'à concurrence de la moitié de la somme réclamée » (Cass. (1^{re} ch.), 25 avril 2013, R.G. n° C.11.0745.F, *Arr. cass.*, 2013, n° 4, p. 996 ; *J.L.M.B.*, 2014, n° 42, p. 1995 ; *Pas.*, 2013, n° 4, p. 972 ; *Rec. jur. ass.*, 2013, p. 155, note E. DE Vos ; *R.G.A.R.*, 2014, n° 5, n° 15.091 ; *R.W.*, 2015-2016, n° 8, p. 307 ; *Bull. ass.*, 2013, n° 4, p. 443 ; *C.R.A.*, 2013, n° 4, p. 6, note J. MUYLDERMANS) ; ainsi, « l'assimilation du bureau belge à un assureur implique que la personne lésée est en droit d'invoquer les dispositions de la loi à l'encontre du bureau belge, comme si le bureau belge était un assureur au sens de cette loi. De même, le bureau belge peut invoquer les dispositions de cette loi à l'encontre de la personne lésée, comme s'il était un assureur au sens de cette loi. D'une part, l'article 2, § 2, de la loi du 21 novembre 1989 n'assimile le bureau belge à un assureur que dans le cas où un accident a été commis en Belgique par un véhicule étranger et lorsque le bureau est donc chargé, à l'égard des personnes lésées, de réparer, conformément aux dispositions de la loi du 21 novembre 1989, les dommages causés en Belgique par les véhicules ayant leur stationnement habituel à l'étranger. D'autre part, l'assimilation à un assureur ne joue qu'à l'égard des personnes lésées et n'implique pas que le bureau belge doit être considéré à l'égard des personnes responsables comme l'assureur du véhicule qui a causé le dommage. » (Cass. (1^{re} ch.), 25 avril 2013, R.G. n° C.11.0745.F, précité)

⁹⁹ Ainsi, « lorsqu'un véhicule ayant son stationnement habituel en Belgique a été impliqué dans un accident survenu à l'étranger (qu'il soit assuré ou non), les personnes lésées ont le droit d'adresser une demande d'indemnisation au Bureau national du pays de survenance. Le Bureau national qui gère la demande exigera le remboursement de ses décaissements à l'assureur du véhicule ou, à défaut, au Bureau Belge. » (Rapport annuel 2020 présenté à l'assemblée générale ordinaire du 27 mai 2021 du Fonds commun de garantie belge, p. 9) ; Rapport annuel 2020 du 27 mai 2021 du Bureau belge des assureurs automobiles, *op. cit.*, pp. 7-8.

convention, le Fonds rembourse au Bureau [belge] le coût des sinistres provoqués à l'étranger par des véhicules non assurés immatriculés en Belgique. »¹⁰⁰

Notons que « lorsqu'un bureau est informé de la survenance d'un accident sur le territoire du pays pour lequel il est compétent (c'est-à-dire le Bureau du pays du sinistre) impliquant un véhicule en provenance d'un autre pays, il doit procéder, sans attendre une réclamation formelle, à une enquête sur les circonstances de l'accident. Il communique, dans les meilleurs délais, cette information à l'assureur qui a délivré la carte verte ou la police d'assurance ou, le cas échéant, au Bureau concerné »¹⁰¹. Par ailleurs, « lorsqu'il reçoit une réclamation suite à un accident survenu dans les conditions décrites ci-dessus, le Bureau, si un correspondant¹⁰² de l'assureur a été agréé¹⁰³, la lui transmet sans délai en vue de sa gestion et de son règlement conformément aux dispositions de l'article 4¹⁰⁴. Si tel n'est pas le cas, il informe immédiatement l'assureur qui a délivré la carte verte ou la police d'assurance ou, le cas échéant, le Bureau concerné, du fait qu'il a reçu une réclamation et qu'il va la traiter ou la faire traiter par un mandataire dont il communique l'identité »¹⁰⁵.

Si le Bureau belge peut valablement être cité ou intervenir volontairement dans le cadre d'une procédure judiciaire pour tout accident survenu sur le territoire belge et causé par un véhicule étranger¹⁰⁶, ce n'est pas le cas de

¹⁰⁰ Rapport annuel 2020 du 27 mai 2021 du Bureau belge des assureurs automobiles, *op. cit.*, p. 8.

¹⁰¹ Art. 3, § 1^{er}, du Règlement général du Conseil des bureaux du 30 mai 2002, précité.

¹⁰² S'agissant d'un « assureur ou toute autre personne physique ou morale désignée par un ou plusieurs assureurs avec l'agrément du bureau du pays où elle est établie, pour la gestion et le règlement des réclamations nées d'accidents impliquant des véhicules qu'ils assurent et survenus sur le territoire du pays d'établissement de ce correspondant » (art. 2, 4^e, du Règlement général du Conseil des bureaux du 30 mai 2002, précité).

¹⁰³ « Sauf conventions ou réglementations contraires, chaque bureau fixe les conditions dans lesquelles il accorde l'agrément des correspondants établis dans le pays pour lequel il est compétent, le refuse ou le révoque ; les bureaux des pays de l'E.E.E. doivent accepter comme correspondants les représentants désignés dans leur pays par les assureurs des autres pays membres. C'est le correspondant qui gère l'indemnisation des victimes, au nom du bureau qui l'a agréé mais pour le compte de l'assureur qu'il représente (art. 4, 1^{er}, 2^e, 3^e, 4^e, et s. du Règlement général). Le bureau gestionnaire conservera néanmoins ses prérogatives. Ainsi, la personne lésée pourra toujours s'adresser au bureau qui transmettra la déclaration au correspondant. De plus, dans l'hypothèse d'une procédure judiciaire, la personne lésée assignera le bureau gestionnaire qui chargera le correspondant de comparaître en son nom devant le tribunal. C'est donc le bureau qui sera condamné et c'est contre lui que l'exécution du jugement sera poursuivie. » (H. DE RODE, *L'assurance de la responsabilité civile automobile*, *op. cit.*, pp. 157-158)

¹⁰⁴ Qui prévoit notamment : « Le correspondant traite, conformément aux dispositions légales et réglementaires applicables dans le pays de survenance de l'accident relatives à la responsabilité, l'indemnisation des personnes lésées et l'assurance automobile obligatoire, au nom du bureau qui l'a agréé et pour le compte de l'assureur qui a demandé son agrément, les réclamations résultant d'accidents y survenant et impliquant des véhicules assurés par l'assureur qui a demandé son agrément. » (art. 3, § 4, du Règlement général du Conseil des bureaux du 30 mai 2002, précité)

¹⁰⁵ Art. 3, § 2, du Règlement général du Conseil des bureaux du 30 mai 2002, précité.

¹⁰⁶ Ph. GALAND et P.-A. LAZARSKI, « Le Fonds commun de garantie belge et le Bureau belge des assureurs automobiles : télescopage ou complémentarité ? », in B. DEWIT, B. DIDIER, J.-L. FAGNART, Ph. GALAND,

l'éventuel correspondant de l'assureur étranger à l'encontre duquel tout recours sera jugé irrecevable¹⁰⁷. Ainsi, « en cas de sinistre impliquant un véhicule immatriculé à l'étranger, la victime est tenue d'assigner le Bureau belge des assureurs automobiles (BBAA), et non le correspondant belge de l'assureur R.C. auto étranger. La demande initiée à l'encontre de ce correspondant est irrecevable et entraîne la condamnation du demandeur aux dépens. »¹⁰⁸ Par ailleurs, la personne lésée reste toujours libre d'assigner le responsable ou l'assureur étrangers¹⁰⁹.

Dès lors que la validité du certificat ou de la carte verte est constatée¹¹⁰, le Bureau est habilité à gérer le sinistre et à procéder au paiement de l'indemnité, et ce, sans devoir attendre la confirmation de la garantie par l'assureur du véhicule responsable ou impliqué¹¹¹. En règle, une personne lésée est donc à même de postuler auprès du Bureau belge l'indemnisation de son dommage résultant d'un accident provoqué par un véhicule étranger dès qu'elle peut prouver l'existence d'une carte verte valide concernant ce véhicule¹¹².

10. Notion de stationnement habituel du véhicule. L'intervention du Bureau belge des assureurs automobiles (de même que de tout Bureau national) est conditionnée à la mise en cause d'une responsabilité ou d'une implication d'un véhicule ayant son stationnement habituel à l'étranger¹¹³. Pour l'exécution de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, on entend

P.-A. LAZARSKI, A. RONDAO ALFACE, C. VAN GHELUWE et J. VAN ROSSUM (dir.), *L'assurance R.C. auto. Les 25 ans de la loi du 21 novembre 1989*, Limal, Anthemis, 2014, pp. 134-135.

¹⁰⁷ Pol. Liège, 4 septembre 2017, R.G. n° 16A296 ; Pol. Malines, 26 juin 2013, C.R.A., 2014, p. 41 ; Civ. Liège, 27 avril 2010, *Bull. ass.*, 2010, p. 436.

¹⁰⁸ Pol. Liège (div. Liège), 27 septembre 2018, R.G. n° 13A458, C.R.A., 2020, n° 6, p. 8.

¹⁰⁹ Pour rappel, en vertu de l'article 9 de la Convention de La Haye du 4 mai 1971, la personne lésée bénéficie d'une action directe à l'encontre de l'assureur étranger, avec les inconvénients que cela comporte néanmoins.

¹¹⁰ Notons que si la validité de la plaque d'immatriculation est expirée (radiation des registres d'immatriculation), le Bureau belge reste néanmoins tenu d'intervenir ; Th. PAPART et B. CEULEMANS, *Vade-mecum du Tribunal de Police, op. cit.*, p. 443.

¹¹¹ H. DE RODE, *L'assurance de la responsabilité civile automobile, op. cit.*, p. 157.

¹¹² Sans préjudice de la présomption instituée par l'article 2 de l'arrêté royal du 13 février 1991 portant mise en vigueur et exécution de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, M.B., 6 avril 1991 (*cf. infra*, n° 10) ; Th. PAPART et B. CEULEMANS, *Vade-mecum du Tribunal de Police, op. cit.*, p. 443.

¹¹³ La loi prévoit à cet égard que : « Le Roi détermine quels sont les véhicules qui sont réputés, pour l'exécution de la présente loi, avoir leur stationnement habituel à l'étranger. Il fixe les modalités d'admission de ces véhicules en Belgique et il peut exiger la production d'un certificat international d'assurance.

Lorsque, pour des conducteurs de véhicules ayant leur stationnement habituel dans les pays étrangers que le Roi détermine, le port du certificat international d'assurance n'est pas exigé, l'obligation du Bureau est maintenue même si l'obligation d'assurance n'a pas été respectée. » (art. 2, § 2, al. 3 et 4, de la loi du 21 novembre 1989)

actuellement¹¹⁴⁻¹¹⁵ par « territoire où est habituellement stationné le véhicule : a) le territoire de l'État dont le véhicule porte la plaque d'immatriculation, nonobstant qu'il s'agisse d'une plaque d'immatriculation permanente ou temporaire, ou ; b) si pour une certaine catégorie de véhicules, il n'existe aucune immatriculation, mais que ce véhicule porte une plaque d'assurance ou un signe distinctif analogue à la plaque d'immatriculation, le territoire de l'État dont cette plaque ou ce signe distinctif sont délivrés, ou ; c) si pour des types déterminés de véhicules, aucune immatriculation, plaque d'assurance ou signe distinctif n'existe, le territoire de l'État dans lequel le détenteur a sa résidence ; d) dans les cas où des véhicules qui ne portent pas de plaque d'immatriculation ou qui portent une plaque d'immatriculation qui ne correspond ou ne correspond plus au véhicule, ont été impliqués dans un accident, le territoire

¹¹⁴ À l'origine, l'article 1^{er} de l'arrêté royal du 13 février 1991 réputait « avoir leur stationnement habituel à l'étranger : a) les véhicules automoteurs autres que les cyclomoteurs, importés temporairement, qui ne sont pas munis d'une marque d'immatriculation délivrée en Belgique ; b) les véhicules automoteurs qui sont munis d'une marque d'immatriculation temporaire délivrée en Belgique conformément aux dispositions des articles 10 et 11 de l'arrêté royal du 31 décembre 1953 portant réglementation de l'immatriculation des véhicules automoteurs ; c) les cyclomoteurs importés temporairement qui ne sont pas munis d'une plaque provinciale belge » (art. 1^{er} de l'arrêté royal du 13 février 1991). C'est ce qui explique que dans un arrêt du 15 février 1989 (Cass., 15 février 1989, *Pas.*, 1989, I, p. 618), la Cour de cassation avait considéré que « le juge qui relève qu'un prévenu est domicilié en Belgique depuis de nombreuses années et a déclaré que sa voiture avait été volée, qu'il l'avait retrouvée en France et ramenée en Belgique sans assurance, considère ainsi que cette voiture n'a pas été importée temporairement en Belgique et en déduit légalement que, bien que munie d'une marque d'immatriculation française, elle ne pouvait bénéficier de l'article 2, alinéa 2, de la loi du 1^{er} juillet 1956 (loi du 1^{er} juillet 1956 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, *M.B.*, 15 juillet 1956, remplacée par la loi du 21 novembre 1989), admettant à la circulation en Belgique certains véhicules ayant leur stationnement habituel à l'étranger » (Cass., 15 février 1989, *Pas.*, 1989, I, p. 618, précité).

¹¹⁵ À l'égard du droit transitoire, il a notamment été jugé : « En vertu de l'article 2, § 2, de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, les véhicules automoteurs ayant leur stationnement habituel à l'étranger sont également admis à la circulation en Belgique à la condition que le Bureau [...] assume lui-même à l'égard des personnes lésées, la charge de réparer conformément aux dispositions de la présente loi les dommages causés en Belgique par ces véhicules. La législation applicable au moment de l'accident litigieux a pour effet qu'un bureau national peut être tenu d'intervenir lorsque le sinistre est causé par un véhicule dont le stationnement habituel a été fixé sur son territoire, avec lequel il n'avait en réalité pas de lien (immatriculation radiée, plaque ne correspondant pas au véhicule impliqué...). Le véhicule temporairement importé en Belgique et non doté d'une marque d'immatriculation délivrée en Belgique est réputé avoir son stationnement habituel à l'étranger (art. 1^{er} A.R. 13 février 1991 portant mise en vigueur et exécution de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs dans sa version applicable à l'accident litigieux). La seule circonstance que ce véhicule est mentionné comme ayant été exporté ne remet pas en cause cette conclusion, dès lors que cela n'implique pas que le véhicule avait été réellement sorti du pays ni même que le véhicule impliqué n'avait pas son stationnement habituel dans le pays de la marque d'immatriculation qu'il portait. Le BBAA (Bureau belge des assureurs automobiles) ne peut se prévaloir de la nouvelle définition du stationnement habituel telle qu'introduite par les 5^e et 6^e directives européennes assurance responsabilité véhicules automoteurs, lesquelles n'avaient pas été implémentées en droit belge au jour de l'accident litigieux, et ce en dépit du fait que le législateur belge aurait dû avoir fait le nécessaire pour le 11 juin 2007. » (Civ. Bruxelles (87^e ch.), 17 février 2020, *R.G.A.R.*, 2020, n° 8, n° 15.717)

de l'État où l'accident a eu lieu, en vue du règlement de la réclamation par le Bureau Belge ou le Fonds commun de Garantie belge »¹¹⁶.

À cet égard, remarquons qu'à défaut d'assurance répondant aux conditions de la loi du 21 novembre 1989, les véhicules réputés avoir leur stationnement habituel à l'étranger sont admis à la circulation en Belgique si la responsabilité civile à laquelle ils peuvent donner lieu est couverte par un certificat international d'assurance (carte verte/blanche)¹¹⁷, tandis que sont admis à la circulation en Belgique sans être munis d'un certificat international d'assurance les véhicules automoteurs ayant leur stationnement habituel sur le territoire des États suivants (« présomption d'assurance »¹¹⁸) : Allemagne, Andorre, Autriche, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Islande, Italie, Lettonie, Liechtenstein, Lituanie, Luxembourg, Malte, Monaco, Monténégro, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République slovaque, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Saint-Marin, Serbie, Slovénie, Suède, Suisse et la Cité du Vatican¹¹⁹.

Dans un arrêt du 12 novembre 1992¹²⁰, la Cour de justice de l'Union européenne avait une conception très stricte de la notion de stationnement habituel, considérant à l'époque que « l'article 1^{er}, paragraphe 4, de la directive 72/166, tel que modifié, doit être interprété en ce sens qu'un véhicule qui porte, lors du franchissement de la frontière, une plaque d'immatriculation régulièrement délivrée par les autorités d'un État membre, mais fautive du fait qu'elle constitue en réalité la plaque minéralogique attribuée à un autre véhicule, est à considérer comme ayant son stationnement habituel sur le territoire de l'État qui a délivré la plaque en question »¹²¹. En réaction à cet arrêt, le Conseil

¹¹⁶ Art. 1^{er} de l'arrêté royal du 13 février 1991.

¹¹⁷ Pour les véhicules automoteurs étrangers, immatriculés dans les États non concernés par la présomption de l'article 2 de l'arrêté royal du 13 février 1991, circulant momentanément sur le territoire belge et y causant des dommages à la suite d'un accident, le Fonds commun de garantie belge sera tenu d'intervenir à défaut de production de la carte verte d'assurance ; Th. PAPART et B. CEULEMANS, *Vade-mecum du Tribunal de Police, op. cit.*, p. 443.

¹¹⁸ Th. PAPART et B. CEULEMANS, *ibid.*, p. 443.

¹¹⁹ Art. 2 de l'arrêté royal du 13 février 1991.

¹²⁰ C.J.U.E., 12 novembre 1992, A. Fournier c. V. Van Werven, aff. C-73/89, *Rec.*, p. I-5621.

¹²¹ « Comme il a été rappelé ci-avant, l'objectif essentiel de la directive en question est la suppression du contrôle à la frontière de l'assurance obligatoire couvrant la responsabilité civile des véhicules de particuliers, afin de faciliter le trafic des voyageurs entre les États membres ; cette suppression du contrôle concerne les véhicules ayant leur stationnement habituel sur le territoire d'un État membre. C'est la raison pour laquelle la directive a fait dépendre cette suppression du contrôle à la frontière de la conclusion d'un accord entre les bureaux nationaux d'assurance, aux termes duquel chaque bureau national se porterait garant pour le dédommagement des victimes des sinistres survenus sur le territoire de l'État membre concerné. Cet objectif ne peut être atteint qu'à la condition que, lors du franchissement de la frontière, le contrôle porte uniquement sur le point de savoir si le véhicule est porteur d'une plaque d'immatriculation ayant l'apparence d'une plaque régulièrement délivrée par les autorités d'un des États membres et qu'une preuve de l'immatriculation puisse être demandée seulement au cas où une plaque serait visiblement falsifiée. C'est la raison qui a conduit à l'éclaircissement,

des bureaux a conclu la « Convention des fausses plaques » du 17 septembre 1993, laquelle prévoit le remboursement des indemnités versées aux victimes par le bureau du pays où la véritable plaque d'immatriculation du véhicule a été établie¹²². Dans le cadre de l'adoption de la directive européenne codificatrice 2009/103/CE du 16 septembre 2009, il a été opté pour une conception plus pratique de la notion de stationnement habituel, de sorte qu'on considère désormais¹²³ que dans le cas où le véhicule impliqué dans l'accident est dépourvu de plaque d'immatriculation ou porte une plaque qui ne correspond pas ou ne correspond plus au véhicule (« fausse plaque »), le territoire de l'État dans lequel l'accident a eu lieu détermine le territoire où le véhicule a son stationnement habituel¹²⁴. Ainsi, dorénavant, « lorsque le Bureau belge des assureurs automobiles dispose d'une lettre de son homologue d'un des pays de l'Union européenne l'ayant informé que la plaque relevée lors d'un accident survenu en Belgique n'est pas celle attribuée au véhicule qui est impliqué dans cet accident, il y a lieu de considérer que ce véhicule a son stationnement en Belgique »¹²⁵.

De la même manière, « lorsque les plaques d'immatriculation étrangères apposées sur un véhicule impliqué dans un accident (survenu en Belgique) ne permettent pas de vérifier son stationnement habituel à l'étranger, il y a lieu, en application de l'article 1^{er}, 4^o, d, de la directive du 16 septembre 2009¹²⁶, de considérer que ce véhicule a son stationnement habituel en Belgique »¹²⁷.

Par ailleurs, dans un arrêt du 13 septembre 1991¹²⁸, la Cour de cassation a considéré que « lorsqu'un dommage est causé par un véhicule sur le territoire d'un État membre de la Communauté économique européenne et qu'il est établi que le véhicule ayant causé le dommage a son stationnement habituel à l'étranger, mais que seul le conducteur responsable de ce véhicule est identifié, sans que la personne au nom de laquelle le véhicule immatriculé soit connue ou que la situation de ce véhicule en matière d'assurance puisse être connue, le bureau national du règlement n'est pas davantage tenu en tant que seul assureur d'indemniser le dommage subi par la personne lésée »¹²⁹.

précité, apporté à l'article 1^{er}, paragraphe 4, premier tiret, de la directive 72/166 par la directive 84/5, qui a remplacé la phrase « territoire de l'État où le véhicule est immatriculé » par la phrase « territoire de l'État dont le véhicule est porteur d'une plaque d'immatriculation ». (C.J.U.E., 12 novembre 1992, *A. Fournier c. V. Van Werven*, aff. C-73/89, préc., attendus nos 16-19)

¹²² H. DE RODE, *L'assurance de la responsabilité civile automobile*, op. cit., pp. 168-169.

¹²³ Cf. art. 1^{er} de l'arrêté royal du 22 décembre 2017 modifiant l'arrêté royal du 13 février 1991 portant mise en vigueur et exécution de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, M.B., 15 janvier 2018.

¹²⁴ Art. 1^{er}, 4^o, d), de la directive 2009/103/CE ; art. 1^{er}, d), de l'arrêté royal du 13 février 1991.

¹²⁵ Pol. Bruxelles, 22 décembre 2014, R.G. n° 14A56, C.R.A., 2016, n° 2, p. 19.

¹²⁶ Directive 2009/103/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 septembre 2009, précitée.

¹²⁷ Pol. Bruxelles (fr.), 22 décembre 2014, C.R.A., 2016/2, pp. 19-20.

¹²⁸ Cass., 13 septembre 1991, *Pas.*, 1992, I, p. 36 ; *R.W.*, 1991-1992, p. 612 ; *J.T.*, 1992, p. 155 ; *D.C.J.*, n° 92/28, *Bull. ass.*, 1992, p. 473.

¹²⁹ *Ibid.* ; Cass., 1^{er} mars 2004, R.G. n° C.03.0081.N.

Ainsi, l'intervention du Bureau belge reste préalablement soumise à l'identification du véhicule incriminé¹³⁰, de telle sorte qu'elle doive « permettre, *in concreto*, de vérifier que le véhicule en question portait au moment de la survenance du sinistre, une marque d'immatriculation délivrée dans son pays d'origine, ce qui permet de vérifier que le véhicule a, ou n'a pas, son stationnement habituel dans un des pays cités à l'article 2, alinéa 2 de l'A.R. du 13 février 1991 »¹³¹. En effet, « lorsqu'un accident de roulage est causé par un véhicule automoteur qui n'est pas identifié, la personne lésée peut obtenir du Fonds commun de garantie la réparation des dommages résultant de lésions corporelles causés par ce véhicule ; en ce sens, un véhicule est identifié lorsque la personne au nom de laquelle il est immatriculé est connue ou lorsque la situation de ce véhicule en matière d'assurance peut être connue »¹³².

Il appartient en toute hypothèse à la personne lésée qui entend agir contre le Bureau belge de démontrer que le véhicule identifié est habituellement stationné à l'étranger¹³³. À cet égard, il a été jugé que « si les déclarations des témoins présentent trop de contradictions et d'incertitudes quant à la marque et l'immatriculation du véhicule impliqué, la victime échoue à démontrer les faits invoqués à l'appui de sa demande contre le B.B.A.A. »¹³⁴.

11. Quelques chiffres. Il ressort du Rapport annuel 2020 du Bureau belge des assureurs automobiles qu'« à la fin de l'année 2020, le Bureau a ouvert et maintenu en gestion propre 4.842 dossiers (4.988 en 2019) (d'accidents survenus en Belgique) sur base d'une déclaration faisant état de l'implication d'un véhicule automoteur non belge. Ces sinistres ont été provoqués par des véhicules provenant d'une part de pays limitrophes : France (27,24 %), Pays-Bas (13,29 %), Allemagne (7,60 %), Grande-Bretagne (4,01 %) et Grand-Duché de Luxembourg (2,36 %) ; et d'autre part de pays plus lointains : Roumanie (18,91 %), Pologne (7,75 %), Bulgarie (7,25 %)... [...] Pour les sinistres (survenus en Belgique) toutes années de survenance confondues, 8.852.327 € (6.830.134 € en 2019) ont été payés au titre d'indemnités ou de frais de règlement, soit 2.022.193 € (+ 29,6 %) de plus qu'en 2019. [...] En 2020, 2.890 dossiers (d'accidents survenus à l'étranger) (3.842 en 2019) ont été ouverts suite à une demande de confirmation de stationnement ou de "carte d'assurance", selon le cas, émanant des autres Bureaux nationaux¹³⁵. [...] Pour

¹³⁰ À défaut, la personne lésée devra s'adresser au Fonds commun de garantie belge, conformément à l'article 19bis-11, § 1^{er}, 7^e, de la loi du 21 novembre 1989 (cf. *infra*, n° 15).

¹³¹ Bruxelles, 19 mai 1999, *Bull. ass.*, n° 333, p. 665.

¹³² Cass., 1^{er} mars 2004, R.G. n° C.03.0081.N, précité.

¹³³ Th. PAPART et B. CEULEMANS, *Vade-mecum du Tribunal de Police, op. cit.*, p. 444 ; Pol. Bruges, 25 mai 2016, C.R.A., 2017, p. 19.

¹³⁴ Civ. Anvers, 1^{er} juin 2015, C.R.A., 2015, p. 67.

¹³⁵ « Les Bureaux des pays visés par l'article 3 de l'arrêté royal du 13 février 1991 portant mise en vigueur et exécution de la loi du 21 novembre 1989 sont autorisés à demander au Bureau Belge des Assureurs Automobiles de garantir tout dommage causé par un véhicule ayant son stationnement en Belgique même

les sinistres (provoqués à l'étranger par des véhicules non assurés immatriculés en Belgique) survenus en 2020, le Bureau a remboursé 106.791 € aux bureaux étrangers et a comptabilisé, à titre de provisions techniques (hors provisions pour frais internes de gestion), une somme de 856.630 €. Le coût total de ce type de sinistre (*in fine* supporté par le Fonds Commun de Garantie Belge) s'élève donc à 963.421 € contre 1.553.093 € en 2019.»¹³⁶

§ 3. Fonds commun de garantie belge

12. Missions et financement du Fonds commun de garantie belge. Conformément à l'article 19bis-2, alinéa 1^{er}, de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, le Fonds commun de garantie belge¹³⁷ est investi¹³⁸ d'une mission d'information à fournir aux personnes lésées d'accidents de la circulation (A) et d'une mission d'indemnisation des dommages causés par un véhicule automoteur dans certains cas, ci-après analysés dans le contexte international (B)¹³⁹. Tout comme le Bureau belge des assureurs automobiles, le Fonds commun de garantie belge est financé par les assureurs qui pratiquent l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, lesquels sont solidairement tenus d'effectuer au Fonds les versements nécessaires pour l'accomplissement de ses missions et pour supporter ses frais de fonctionnement¹⁴⁰.

A. Mission d'information

13. Registre d'informations. Le Fonds commun de garantie belge (organisme d'information belge)¹⁴¹ doit tenir un registre contenant plusieurs types d'informations¹⁴² qu'il est chargé de collecter¹⁴³ concernant, les véhicules ayant leur stationnement habituel sur le territoire national¹⁴⁴ et les entreprises

si aucun assureur R.C. Auto ne couvre ce véhicule. En vertu des accords internationaux, le règlement des dommages est effectué par le Bureau étranger en toute autonomie et conformément aux dispositions légales et réglementaires applicables dans le pays de survenance de l'accident. » (*ibid.*, pp. 7-8)

¹³⁶ Rapport annuel 2020 du 27 mai 2021 du Bureau belge des assureurs automobiles, *op. cit.*, pp. 6-8.

¹³⁷ Agréé par arrêté royal du 12 avril 2004, précité ; arrêté royal du 11 juillet 2003, précité.

¹³⁸ En sus d'une mission de tarification et d'une mission d'intérêt général, lesquelles ne seront pas développées dans le cadre de la présente contribution. À ce sujet, cf. V. PIRE, « Du F.C.G.A. au F.C.G.B. : dernières évolutions légales et jurisprudentielles », in C. PARIS et V. CALLEWAERT (dir.), *Actualités en droit des assurances*, coll. CUP, vol. 154, Bruxelles, Larcier, 2015, pp. 237 et s. ; Th. PAPART et B. CEULEMANS, *Vade-mecum du Tribunal de Police*, *op. cit.*, p. 411.

¹³⁹ Art. 19bis-2, al. 1^{er}, de la loi du 21 novembre 1989.

¹⁴⁰ Art. 19bis-4, al. 1^{er}, de la loi du 21 novembre 1989.

¹⁴¹ H. DE RODE, *L'assurance de la responsabilité civile automobile*, *op. cit.*, p. 162.

¹⁴² Le service chargé de cette mission au sein du Fonds est le « Belgian Motor Insurance Information Center » (B.M.I.C.) ; Th. PAPART et B. CEULEMANS, *Vade-mecum du Tribunal de Police*, *op. cit.*, p. 411.

¹⁴³ Art. 19bis, al. 1^{er}, de la loi du 21 novembre 1989.

¹⁴⁴ Il en est ainsi des données suivantes : « a) le numéro d'immatriculation, la date de la dernière immatriculation et la durée de la validité de l'immatriculation dans le répertoire matricule des véhicules ;

ROULAGE, RESPONSABILITÉ ET EXPERTISE

d'assurances couvrant la responsabilité civile des véhicules terrestres automoteurs¹⁴⁵ (à l'exclusion de la responsabilité civile du transporteur)¹⁴⁶ et les représentants chargés du règlement des sinistres désignés par ces assureurs¹⁴⁷, mais aussi le nom et l'adresse du représentant chargé du règlement des sinistres désigné dans chacun des États de l'Espace économique européen¹⁴⁸. Le Fonds peut recevoir, céder ou échanger ces données aux organismes d'information équivalents étrangers¹⁴⁹.

Lorsque le Fonds se trouve dans l'impossibilité d'identifier immédiatement l'entreprise d'assurances d'un véhicule automoteur, il doit inviter le propriétaire de ce véhicule à lui fournir toutes informations permettant d'établir sa situation d'assurance, tandis qu'à défaut de réponse dans le mois de la demande ou s'il résulte de la réponse fournie que ledit véhicule ne satisfait pas à la réglementation relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, il doit signaler cette situation sans délai aux officiers de police judiciaire, fonctionnaires ou agents de l'autorité publique qualifiés pour dresser des procès-verbaux du chef d'infraction à la loi du 21 novembre 1989, lesquels peuvent procéder à l'immobilisation, la saisie

b) le nom, le premier prénom ou la dénomination du titulaire de la marque d'immatriculation et l'adresse actualisée du détenteur de la marque d'immatriculation ; c) le genre du véhicule ou de l'immatriculation ; d) la marque, le type, le numéro de châssis, le numéro de contrôle, la puissance ou la cylindrée du moteur, la masse maximale autorisée et la date de la première mise en circulation du véhicule » (art. 19bis-6, § 1^{er}, 1^o, de la loi du 21 novembre 1989). Le registre contient aussi les données suivantes : « 2^o) les numéros des polices d'assurance couvrant la circulation des véhicules visés au 1^o) pour les risques mentionnés dans la branche 10 de l'annexe I à l'arrêté royal du 22 février 1991 portant règlement général relatif au contrôle des entreprises d'assurances, à l'exclusion de la responsabilité civile du transporteur, la date à laquelle la couverture d'assurance prend fin et la date à laquelle la garantie est suspendue ; [...] 4^o) la liste des véhicules bénéficiant de la dérogation à l'obligation d'être couverts par une assurance conformément à l'article 10 ; 5^o) en ce qui concerne les véhicules visés au 4^o), le nom et l'adresse des autorités ou organismes désignés pour indemniser les personnes lésées » (art. 19bis-6, § 1^{er}, 2^o, 4^o et 5^o, de la loi du 21 novembre 1989). L'ensemble des données du registre doivent être conservées pendant une période de sept ans après que l'immatriculation du véhicule ou le contrat d'assurance a pris fin (art. 19bis-6, § 2, de la loi du 21 novembre 1989).

¹⁴⁵ Lorsque le Fonds se trouve dans l'impossibilité d'identifier immédiatement l'entreprise d'assurances d'un véhicule automoteur, il invite le propriétaire de ce véhicule à lui fournir toutes informations permettant d'établir sa situation d'assurance, tandis qu'à défaut de réponse dans le mois de la demande ou s'il résulte de la réponse fournie que ledit véhicule ne satisfait pas à la réglementation relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, cette situation est signalée sans délai aux officiers de police judiciaire, fonctionnaires ou agents de l'autorité publique qualifiés pour dresser des procès-verbaux du chef d'infraction à la loi du 21 novembre 1989, lesquels peuvent procéder à l'immobilisation, la saisie du véhicule ou de ses marques d'immatriculation lorsqu'il y a doute quant à la couverture d'assurance ; art. 19bis, al. 2 et 3, et art. 20 de la loi du 21 novembre 1989.

¹⁴⁶ Soit « couvrant la circulation des véhicules pour les risques mentionnés dans la branche 10 de l'annexe I à l'arrêté royal du 22 février 1991, précité, à l'exclusion de la responsabilité civile du transporteur » (art. 19bis-6, § 1^{er}, 3^o, de la loi du 21 novembre 1989).

¹⁴⁷ Art. 19bis-6, § 1^{er}, 3^o, de la loi du 21 novembre 1989.

¹⁴⁸ Art. 19bis-6, § 1^{er}, 6^o, de la loi du 21 novembre 1989.

¹⁴⁹ Art. 19bis-7 de la loi du 21 novembre 1989.

du véhicule ou de ses marques d'immatriculation lorsqu'il y a doute quant à la couverture d'assurance¹⁵⁰.

14. Droit d'accès et demande d'informations. Un droit d'accès¹⁵¹ à ce registre est prévu dans le chef de toute personne impliquée dans un accident de la circulation routière (ainsi que ses ayants droit) et toute personne physique ou morale, ainsi que toute institution ou tout organisme disposant d'un droit de subrogation légale ou conventionnelle ou d'un droit propre suite à cet accident, en vue d'obtenir certaines informations concernant tout véhicule impliqué dans l'accident¹⁵².

La demande d'informations¹⁵³ doit satisfaire à trois conditions de recevabilité : (1) la demande doit concerner un véhicule automoteur ayant son stationnement habituel sur le territoire d'un État de l'Espace économique européen ; (2) l'accident doit s'être produit sur le territoire d'un État de

¹⁵⁰ Art. 19bis et 20 de la loi du 21 novembre 1989.

¹⁵¹ Notons qu'« [a]ux fins de lutter contre la non-assurance, les membres compétents des services de police au sens de l'article 2, 2°, de la loi du 7 décembre 1998 organisant un service de police structuré organisé à deux niveaux disposent d'un accès par voie électronique au registre visé à l'article 19bis-6. La consultation est limitée au contrôle de la situation d'assurance d'un véhicule déterminé. Aux fins d'exercer des missions de prévention, de contrôle et d'enquête, ont accès au registre visé à l'article 19bis-6 dans le cadre de l'exercice de leurs missions légales : 1° les membres des services de police visés à l'article 593 du Code d'Instruction Criminelle qui sont chargés de l'exécution de missions de police administrative et judiciaire conformément aux articles 14 et 15 de la loi du 5 août 1992 sur la fonction de police ; 2° les membres du personnel du Comité permanent de contrôle des services de police et de son Service d'enquêtes, visés à l'article 593 du Code d'instruction Criminelle ; 3° les membres du personnel du Comité permanent de contrôle des services de renseignements et de sécurité et de son Service d'enquêtes, visés à l'article 593 du Code d'instruction criminelle ; 4° les membres et membres du personnel de l'Organe de contrôle de l'information policière et de son Service d'enquêtes, visés à l'article 593 du Code d'instruction criminelle ; 5° les membres du personnel de l'inspection générale de la police fédérale et de la police locale, visés à l'article 593 du Code d'Instruction Criminelle ; 6° les magistrats du siège de toutes les juridictions pénales et les magistrats des tribunaux de police, les assesseurs au tribunal de l'application des peines et les greffes, le ministère public et les secrétariats du parquet, la commission de probation et son secrétariat, qui ont le besoin d'en connaître, et qui sont nominativement et préalablement désignés par l'autorité hiérarchique compétente ; 7° les services de renseignement et de sécurité visés à l'article 593 du Code d'Instruction criminelle. » (art. 19bis-8, § 2, de la loi du 21 novembre 1989)

¹⁵² La demande d'informations peut porter sur : « 1°) le nom et l'adresse de l'entreprise d'assurances ; 2°) le numéro de la police d'assurance ; 3°) le nom et l'adresse du représentant chargé du règlement des sinistres de cette entreprise d'assurances dans l'État de résidence de la personne lésée ; 4°) si le demandeur justifie d'un intérêt légitime, le nom et l'adresse du propriétaire, le cas échéant du conducteur habituel ou du détenteur déclaré du véhicule ; 5°) s'il s'agit d'un véhicule pour lequel il a été fait usage de la dispense visée à l'article 10 ou d'une disposition équivalente du droit d'un autre État de l'Espace économique européen, le nom et l'adresse de l'autorité ou de l'organisme désigné pour régler les accidents qui y sont survenus. » (art. 19bis-8, § 1^{er}, al. 1^{er}, de la loi du 21 novembre 1989)

¹⁵³ Qui peut être introduite via le site internet du Fonds commun de garantie belge (www.fcgb-bgwf.be/index-module-orke-page-view-id-18.html) ou par simple lettre, comportant le nom et l'adresse du demandeur, la date de la demande et celle de l'accident, le lieu de l'accident et les marques d'immatriculation des véhicules concernés par cet accident de la circulation routière ; art. 14 de l'arrêté royal du 11 juillet 2003.

l'Espace économique européen ou d'un État tiers dont le Bureau national d'assurance a adhéré au système international duquel le Bureau belge est membre ; (3) la demande doit avoir été adressée au Fonds dans un délai de *sept ans* après l'accident¹⁵⁴.

Si la demande est recevable et porte sur une donnée pouvant être divulguée¹⁵⁵, le Fonds est tenu de transmettre l'information¹⁵⁶ « dans les meilleurs délais »¹⁵⁷.

15. Quelques chiffres. Il ressort du Rapport annuel 2020 du Fonds commun de garantie belge qu'« en 2020, le Fonds a reçu 106.026 (- 10,1 %) demandes d'identification (d')entreprise(s) d'assurance couvrant la responsabilité civile de véhicules immatriculés en Belgique dont 5.357 (- 24,5 %) demandes en provenance d'autres États membres de l'EEE. En ce qui concerne les demandes d'identification concernant des entreprises d'assurances couvrant la responsabilité de véhicules immatriculés dans d'autres États membres de l'EEE, elles s'élèvent à 14.896 (- 22,8 %). Les recherches concernant l'identification des représentants désignés par les entreprises d'assurances se font principalement via le site internet du Fonds. En 2020, la situation d'assurance de 50.030 (56.350 en 2019) véhicules immatriculés en Belgique a été vérifiée dans le cadre de l'article 19bis de la loi du 21 novembre 1989. Lorsque cette vérification n'a pas permis d'identifier l'entreprise d'assurance, les véhicules concernés ont été signalés aux autorités de police. »¹⁵⁸

¹⁵⁴ Art. 19bis-8, § 1^{er}, al. 2, de la loi du 21 novembre 1989.

¹⁵⁵ Notons que « [l]es membres du Conseil d'administration du Fonds ainsi que les personnes habilitées, en vertu d'une disposition légale ou statutaire, à assister aux réunions de ce Conseil, de même que les membres du personnel du Fonds et les personnes ayant exercé par le passé les fonctions précitées, sont soumis au secret professionnel et ne peuvent divulguer à quelque personne ou autorité que ce soit les données dont ils ont eu connaissance en raison des missions visées au présent chapitre, hormis le cas où ils sont appelés à rendre témoignage en justice en matière pénale » (art. 19bis-9 de la loi du 21 novembre 1989), et ce, sans « préjudice à : 1°) la possibilité de communiquer, sous une forme sommaire ou agrégée, des données relatives aux entreprises d'assurances ou preneurs d'assurance à condition que les éléments individuels relatifs aux entreprises d'assurances ou aux preneurs d'assurance ne puissent être identifiés ; 2°) la possibilité pour le Fonds, lorsqu'il se trouve dans l'impossibilité d'identifier immédiatement l'entreprise d'assurances d'un véhicule automoteur, de s'informer auprès du titulaire de la marque d'immatriculation quant à la situation en matière d'assurance de son véhicule ; 3°) la possibilité, pour le Fonds, sur base d'un accord de collaboration réciproque avec un organisme d'information similaire d'un autre État membre de l'Union européenne, de recevoir, de céder ou d'échanger des données ; 4°) la possibilité, pour le Fonds, sur base d'un accord de collaboration réciproque, avec un organisme d'information similaire d'un État tiers, de recevoir, de céder ou d'échanger des données, pour autant que cet organisme soit soumis à un secret professionnel équivalent à celui visé à l'article 19bis-9. » (art. 19bis-10 de la loi du 21 novembre 1989)

¹⁵⁶ Art. 19bis-2, al. 1^{er}, de la loi du 21 novembre 1989.

¹⁵⁷ Par simple lettre adressée au demandeur ; art. 15 de l'arrêté royal du 11 juillet 2003.

¹⁵⁸ *Ibid.*, p. 7.

B. Mission d'indemnisation

16. Hypothèses et conditions d'intervention. Toute personne lésée peut obtenir du Fonds commun de garantie belge (organisme d'indemnisation belge¹⁵⁹) la réparation des dommages causés par un véhicule automoteur dans neuf hypothèses¹⁶⁰.

- (1) Lorsque l'assureur est déclaré en faillite (*faillite de l'assureur*).
- (2) Lorsque l'assureur débiteur des indemnités est en défaut d'exécuter ses obligations (*défait d'agrément de l'assureur*)¹⁶¹.
- (3) Lorsqu'aucun assureur n'est tenu à ladite réparation en raison d'un cas fortuit exonérant le conducteur du véhicule qui a causé l'accident (*cas fortuit*)¹⁶².
- (4) Lorsqu'en cas de vol, de violence ou de recel, la responsabilité civile à laquelle le véhicule peut donner lieu n'est pas assurée (*vol, violence ou recel*)¹⁶³.
- (5) Lorsque, dans un délai de trois mois à compter de la date à laquelle elle a présenté à l'assureur du véhicule dont la participation à la circulation a causé l'accident ou à son représentant chargé du règlement des sinistres une demande d'indemnisation, l'assureur ou son représentant chargé du règlement des sinistres n'a pas donné de réponse motivée aux éléments de la demande (*absence de réponse motivée de la part de l'assureur*)¹⁶⁴.

¹⁵⁹ « Un accord concernant les tâches, obligations et les modalités de remboursement entre organismes a été adopté le 29 avril 2002. Adhèrent à cet accord, l'ensemble des organismes d'indemnisation des pays de l'EEE. » (H. DE RODE, *L'assurance de la responsabilité civile automobile*, op. cit., p. 165)

¹⁶⁰ Art. 19bis-11 de la loi du 21 novembre 1989.

¹⁶¹ Ayant renoncé à l'agrément en Belgique ou y ayant fait l'objet d'une mesure de révocation ou d'une décision d'interdiction d'activité en application de l'article 71, § 1^{er}, alinéa 3, et § 2, de la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurances (cf. art. 19bis-11, 2^o, de la loi du 21 novembre 1989).

¹⁶² Selon Pierre Van Ommeslaghe, « les notions de force majeure et de cas fortuit sont synonymes [...]. Les distinctions parfois proposées par certains auteurs sont purement sémantiques et ne correspondent pas à des différences de substance. » (P. VAN OMMESLAGHE, *Droit des obligations*, t. 2, Bruxelles, Bruylant, 2010, p. 1382) Pour être constitutif de cas fortuit ou de force majeure, l'événement doit être imprévisible, insurmontable et indépendant de toute faute dans le chef de l'intéressé (Civ. Verviers, 21 octobre 2015, R.G.A.R., 2016, n^o 15.293 ; Civ. Bruxelles, 27 mars 2003, J.T., 2003, p. 568). Dans le cadre de la détermination du champ d'intervention du Fonds commun de garantie belge, il ne doit pas nécessairement être indépendant de toute volonté humaine (Cass., 7 juin 1988, *Pas.*, 1988, I, p. 1193) ; Th. PAPART et B. CEULEMANS, *Vade-mecum du Tribunal de Police*, op. cit., p. 426.

¹⁶³ Conformément à l'exclusion légalement permise (cf. art. 3, § 1^{er}, al. 1^{er}, et 19bis-11, 4^o, de la loi du 21 novembre 1989). Ainsi, « un accident causé en Belgique par un véhicule immatriculé à l'étranger et volé doit être couvert par le Fonds commun de garantie automobile ; la couverture d'un tel accident n'incombe pas au Bureau belge des assureurs automobiles, ce dernier ne devant intervenir que dans les limites posées par sa législation nationale et la loi belge excluant la couverture, par l'assurance obligatoire, de ces cas » (H. DE RODE, *L'assurance de la responsabilité civile automobile*, op. cit., p. 167).

¹⁶⁴ Notons que « l'organisme d'indemnisation ne peut être assimilé à une instance d'appel pour la victime qui serait insatisfaite de l'offre formulée par l'entreprise d'assurance ou son représentant. Il est uniquement chargé de constater la réunion ou non des conditions mises à son intervention sans pour autant porter un jugement sur l'offre qui aurait pu être formulée au préalable. Cette prérogative n'appartient qu'au pouvoir judiciaire. » (H. DE RODE, *L'assurance de la responsabilité civile automobile*, op. cit., p. 166)

ROULAGE, RESPONSABILITÉ ET EXPERTISE

- (6) Lorsque l'assureur n'a pas désigné de représentant chargé du règlement des sinistres (*absence de désignation par l'assureur d'un représentant chargé de la gestion des sinistres*).
- (7) Si le véhicule automoteur qui a causé l'accident ne peut pas être identifié (*véhicule non identifié*)¹⁶⁵.
- (8) Lorsqu'aucun assureur n'est tenu à ladite réparation, soit du fait que l'obligation d'assurance n'a pas été respectée, soit parce que, dans les deux mois après l'accident, il est impossible d'identifier l'entreprise d'assurances (*défaut d'assurance*)¹⁶⁶.
- (9) Lorsque, s'agissant d'un véhicule automoteur exempté de l'obligation d'assurance¹⁶⁷, aucune entreprise d'assurances ne couvre la responsabilité civile du conducteur du véhicule qui a causé l'accident (*véhicule automoteur exempté*)¹⁶⁸.

Néanmoins, le Fonds n'est pas tenu d'indemniser : (1) la personne responsable du dommage¹⁶⁹ ; (2) lorsque l'obligation d'assurance n'a pas été respectée, le propriétaire, le conducteur, le détenteur et le preneur d'assurance du véhicule automoteur ayant soit causé le dommage, soit été impliqué¹⁷⁰, cette exclusion n'étant applicable au conducteur et au détenteur que s'ils savent que l'obligation d'assurance n'a pas été respectée ; (3) la personne qui s'est emparée par vol ou violence du véhicule automoteur ayant causé le dommage, le receleur de ce véhicule et le coauteur ou complice du vol, de la violence

¹⁶⁵ Dans ce cas, le Fonds commun de garantie belge est substitué à la personne responsable (cf. art. 19bis-11, 7°, de la loi du 21 novembre 1989). Il a été jugé « qu'un véhicule [...] n'est identifié que si le propriétaire et/ou la personne au nom de qui il est immatriculé sont connus, de sorte que ceux-ci ou leur assureur puissent être assignés par la personne lésée » (Anvers, 9 mars 1988, *Bull. ass.*, 1989, p. 92). En réalité, « il suffit que le véhicule et donc l'identité du titulaire de l'immatriculation soient connus (Pol. Bruxelles, 20 mars 2009, C.R.A., 2009/4, p. 281). [...] Si le conducteur n'est pas identifié, mais que le véhicule est quant à lui identifié, c'est son assureur, et non le F.C.G.B., qui est tenu d'indemniser la victime. Si le véhicule porte une plaque volée ou radiée et qu'il n'a pas été possible de le retrouver, on considère qu'il s'agit d'un véhicule non identifié, et non pas d'un véhicule en défaut d'assurance, ni volé, puisque le défaut d'immatriculation n'implique pas *ipso facto* un défaut d'assurance (Cass., 24 mars 2001, R.G. n° C.99.0404.F) » (Th. PAPART et B. CEULEMANS, *Vade-mecum du Tribunal de Police*, op. cit., p. 425)

¹⁶⁶ Notons que « l'absence de poursuite devant une juridiction pénale du chef de défaut d'assurance est sans incidence pour justifier l'intervention du F.C.G.B. en matière civile » (Th. PAPART et B. CEULEMANS, *ibid.*, p. 419). Par ailleurs, est à considérer comme non assuré au sens de la loi le véhicule ayant son stationnement habituel dans un État non signataire des accords inter-bureaux (c'est-à-dire qui ne bénéficie ni de la présomption d'assurance ni d'une carte verte internationale d'assurance) qui ne dispose pas d'une « assurance frontière » (cf. Ph. GALAND et P.-A. LAZARSKI, « Le Fonds commun de garantie belge et le Bureau belge des assureurs automobiles : télescopage ou complémentarité ? », op. cit., p. 133) ; B. CEULEMANS et A. CHARLIER, « L'accident de la circulation présentant un élément d'extranéité : le *Rubik's cube* de la circulation routière », in B. DEWIT et C. VAN GHELUWE (dir.), *Le droit de la circulation routière en pratique*, Bruxelles, Larcier, 2022, p. 84.

¹⁶⁷ Conformément à l'article 2bis, alinéa 1^{er}, de la loi du 21 novembre 1989, à savoir les véhicules automoteurs visés à l'article 1^{er}, alinéa 1^{er}, de ladite loi qui par la force mécanique ne dépassent pas 25 km/h.

¹⁶⁸ Art. 19bis-11 de la loi du 21 novembre 1989.

¹⁶⁹ Sans préjudice de l'application de l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989.

¹⁷⁰ Si le propriétaire ou le détenteur du véhicule est une société, une association ou un organisme jouissant de la personnalité juridique, sont également visés les administrateurs, gérants ou associés.

ou du recel¹⁷¹ ; (4) dans les cas visés à l'article 19bis-11, § 1^{er}, 5^o (absence de réponse motivée de la part de l'assureur), 6^o (absence de désignation par l'assureur d'un représentant chargé de la gestion des sinistres) et 8^o (défaut d'assurance), les personnes exclues de l'indemnisation en vertu de la législation relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, applicable au pays où l'accident s'est produit¹⁷². Le Fonds n'est pas davantage tenu d'indemniser les personnes lésées si elles s'abstiennent de fournir les renseignements demandés par le Fonds alors qu'il est acquis que ces renseignements étaient en leur possession ou si elles ont laissé prescrire leur action contre un des auteurs responsables, y ont renoncé ou s'abstiennent d'agir contre lui lorsqu'elles en sont requises par le Fonds¹⁷³.

Par ailleurs, dans le cas visé par l'article 19bis-11, § 1^{er}, 7^o (véhicule non identifié), l'obligation d'indemnisation du Fonds est limitée à la réparation des dommages résultant de lésions corporelles¹⁷⁴ lorsque l'accident est survenu sur le territoire belge, sauf si le Fonds indemnise en raison de *lésions corporelles importantes* encourues par toute personne lésée d'un accident dans lequel des dommages matériels ont été causés par un véhicule non identifié¹⁷⁵. À cet égard sont considérées comme « lésions corporelles importantes », les lésions corporelles résultant d'un accident qui a occasionné soit le décès de la victime, soit une invalidité permanente de 15 % ou plus, soit une invalidité temporaire d'un mois ou plus, soit une hospitalisation de sept jours ou plus¹⁷⁶.

De manière générale, sauf cas de force majeure¹⁷⁷, les personnes lésées ne peuvent agir contre le Fonds pour obtenir réparation des dommages résultant de lésions corporelles que si la police a été avertie de l'accident dans les trente jours de sa survenance¹⁷⁸.

¹⁷¹ Il a été jugé que « doit être considérée comme auteur du vol du véhicule dans lequel elle s'est trouvée lors de l'accident ou comme receleur de ce véhicule et, en conséquence, exclue de l'intervention du [F.C.G.B.], la personne qui, selon les éléments de l'information répressive, était d'accord de procéder au vol du véhicule en vue de l'utiliser pour circuler même si c'est une autre personne qui a mis en œuvre ses aptitudes techniques pour la réalisation de ce forfait » (Th. PAPART et B. CEULEMANS, *Vade-mecum du Tribunal de Police*, op. cit., p. 416).

¹⁷² Art. 21 de l'arrêté royal du 11 juillet 2003.

¹⁷³ Art. 22 de l'arrêté royal du 11 juillet 2003.

¹⁷⁴ Étant précisé que le Fonds ne répare pas les dommages dont la réparation est organisée par la loi du 22 juillet 1985 sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire ; art. 23, § 1^{er}, de l'arrêté royal du 11 juillet 2003.

¹⁷⁵ Art. 19bis-13, § 3, al. 1^{er} et 2, de la loi du 21 novembre 1989.

¹⁷⁶ Art. 19bis-13, § 3, al. 3, de la loi du 21 novembre 1989.

¹⁷⁷ Cf. Pol. Courtrai, 14 janvier 2009, C.R.A., 2009/6, p. 398 ; Corr. Charleroi, 10 septembre 2007, R.G.A.R., 2009/1, n° 14.469 ; Pol. Charleroi, 27 septembre 2005, *Bull. ass.*, 2006, p. 436 ; Pol. Bruxelles, 24 mars 2005, R.G.A.R., 2007, n° 14.292 ; Pol. Verviers, 18 décembre 1995, *Bull. ass.*, 1996, p. 299.

¹⁷⁸ Art. 24 de l'arrêté royal du 11 juillet 2003. Notons que « pour qu'il soit satisfait au prescrit de l'article 24 précité, il suffit que les policiers aient été présents sur place, sans qu'il soit nécessaire qu'un dossier répressif ait été ouvert » (Pol. Liège, 15 juin 2017, R.G. n° 14A213) ; Th. PAPART et B. CEULEMANS, *Vade-mecum du Tribunal de Police*, op. cit., p. 434.

Remarquons que lorsqu'un véhicule, identifié mais non assuré ou dont l'assureur est inconnu, est immatriculé dans un État de l'Espace économique européen, le Fonds peut renvoyer la personne lésée vers le bureau national de cet État¹⁷⁹.

En cas de litige entre le Fonds et l'assureur agréé (ou dispensé de l'agrément) sur le point de savoir qui des deux doit indemniser la victime, il est prévu que le Fonds indemnise celle-ci dans un premier temps et s'il est finalement décidé que l'assureur aurait dû payer tout ou partie de l'indemnisation, ce dernier rembourse alors au Fonds le montant de l'indemnité, majoré des intérêts légaux¹⁸⁰.

17. Conditions de recevabilité de la demande d'indemnisation.

La demande d'indemnisation¹⁸¹ de la personne lésée n'est recevable que si : (1) l'accident s'est produit sur le territoire belge, en ce qui concerne les cas visés à l'article 19bis-11, § 1^{er}, 1^o à 4^o (faillite ou défaut d'agrément de l'assureur, cas fortuit, vol, violence ou recel) ; (2) l'accident s'est produit sur le territoire d'un État de l'Espace économique européen (ou d'un État tiers dont le Bureau national des assureurs a adhéré au système de la carte verte), à condition que le véhicule ait son stationnement habituel dans un des États de l'Espace économique européen, et la personne lésée n'a pas introduit d'action en justice directement à l'encontre de l'assureur, en ce qui concerne les cas visés aux 5^o (absence de réponse motivée de la part de l'assureur) et 6^o (absence de désignation par l'assureur d'un représentant chargé de la gestion des sinistres) de l'article 19bis-11, § 1^{er} ; (3) la personne lésée qui, dans le cas visé au 6^o de l'article 19bis-11, § 1^{er}, a adressé directement une demande d'indemnisation à l'entreprise d'assurances du véhicule qui a causé l'accident, n'a pas reçu de réponse motivée dans un délai de trois mois à compter de la présentation de la demande ; (4) l'accident s'est produit sur le territoire d'un État de l'Espace économique européen, en ce qui concerne les cas visés aux 7^o (véhicule non identifié), 8^o (défaut d'assurance) et 9^o (véhicule automoteur exempté) de l'article 19bis-11, § 1^{er}¹⁸².

18. Délais de déclaration, d'action et de réaction. Sous peine de forclusion¹⁸³, sauf à prouver que le Fonds en avait eu connaissance autrement¹⁸⁴, les personnes lésées doivent lui déclarer¹⁸⁵ l'accident dans un délai de *cinq ans* à dater de celui-ci¹⁸⁶. Dans le cas visé à l'article 19bis-11, § 1^{er}, 1^o (faillite de

¹⁷⁹ H. DE RODE, *L'assurance de la responsabilité civile automobile*, op. cit., p. 159.

¹⁸⁰ Ces intérêts courent à partir des paiements du Fonds à la victime ; art. 19bis-18 de la loi du 21 novembre 1989.

¹⁸¹ La demande d'indemnisation ou de remboursement doit être faite par lettre recommandée à la poste ou par tout autre moyen équivalent ; art. 26 de l'arrêté royal du 11 juillet 2003.

¹⁸² Art. 19bis-12, § 1^{er}, de la loi du 21 novembre 1989.

¹⁸³ Civ. Bruxelles, 2 avril 2010, C.R.A., 2011/1, p. 19 ; Pol. Bruxelles, 23 novembre 2009, C.R.A., 2011/4, p. 277.

¹⁸⁴ Pol. Bruges, 13 janvier 2010, C.R.A., 2010/4, p. 273.

¹⁸⁵ La déclaration du sinistre doit être faite par lettre recommandée à la poste ou par tout autre moyen équivalent ; art. 26 de l'arrêté royal du 11 juillet 2003.

¹⁸⁶ Art. 25, § 1^{er}, al. 1^{er}, de l'arrêté royal du 11 juillet 2003.

l'assureur), le délai ne prend cours qu'à dater de la parution de la déclaration en faillite au *Moniteur belge*¹⁸⁷. Dans le cas visé à l'article 19bis-11, § 1^{er}, 2^o (défaut d'agrément de l'assureur), il ne prend cours qu'à dater de la mise en demeure adressée par la personne lésée à l'assureur débiteur des indemnités¹⁸⁸. Lorsqu'il est dûment établi à la suite d'une procédure judiciaire ou d'une instruction pénale que l'accident est dû à un cas fortuit (3^o), le délai ne prend cours qu'à dater du lendemain du jour où la personne lésée en a eu connaissance¹⁸⁹.

Dans les cas visés aux 5^o (absence de réponse motivée de la part de l'assureur) et 6^o (absence de désignation par l'assureur d'un représentant chargé de la gestion des sinistres) de l'article 19bis-11, § 1^{er}, le Fonds commun de garantie belge doit intervenir¹⁹⁰ dans un délai de *deux mois* après que la personne lésée lui a présenté une demande d'indemnisation, mais cesse d'intervenir si l'assureur ou son représentant chargé du règlement des sinistres a, dans ce délai, donné une réponse motivée à la demande¹⁹¹. Le Fonds est également tenu d'immédiatement informer du fait qu'il a reçu une demande d'indemnisation de la part de la personne lésée et qu'il va y répondre dans ce délai de deux mois l'assureur du véhicule dont la circulation a causé l'accident ou son représentant chargé du règlement des sinistres, l'organisme d'indemnisation de l'État membre d'établissement de l'assureur qui a produit le contrat et, si elle est identifiée, la personne ayant causé l'accident¹⁹².

La personne lésée doit agir contre le Fonds en exécution de ses obligations dans un délai de *trois ans* à dater du jour où le Fonds a notifié à cette personne sa décision concernant la demande d'indemnisation ou de remboursement¹⁹³.

19. Droit de subrogation et de recours. Dans la mesure où il a réparé le dommage, le Fonds est subrogé dans les droits de la personne lésée contre les personnes responsables et éventuellement contre leurs assureurs¹⁹⁴. S'il a indemnisé la personne lésée en application de l'article 19bis-11, § 1^{er}, 4^o (vol, violence ou recel), le Fonds n'a le droit de réclamer la somme payée à titre

¹⁸⁷ Art. 25, § 1^{er}, al. 2, de l'arrêté royal du 11 juillet 2003.

¹⁸⁸ Art. 25, § 1^{er}, al. 3, de l'arrêté royal du 11 juillet 2003.

¹⁸⁹ Art. 25, § 1^{er}, al. 4, de l'arrêté royal du 11 juillet 2003.

¹⁹⁰ La notification par le Fonds de sa décision au sujet de la demande d'indemnisation ou de remboursement doit être faite par lettre recommandée à la poste ou par tout autre moyen équivalent ; art. 26 de l'arrêté royal du 11 juillet 2003.

¹⁹¹ Art. 19bis-13, § 1^{er}, al. 1^{er}, de la loi du 21 novembre 1989.

¹⁹² Art. 19bis-13, § 1^{er}, al. 2, de la loi du 21 novembre 1989.

¹⁹³ Art. 25, § 2, de l'arrêté royal du 11 juillet 2003. Il a été jugé à cet égard que « lorsque le Fonds de garantie automobile veut faire courir le délai de prescription de trois ans dans lequel la personne lésée est obligée d'agir contre lui, il est obligé de notifier sa décision par lettre recommandée à la personne lésée. La transmission de conclusions au greffe n'équivaut pas la notification de décision par lettre recommandée. » (Pol. Namur, 26 mai 2011, C.R.A., 2011/4, p. 276)

¹⁹⁴ Art. 19bis-14, § 1^{er}, de la loi du 21 novembre 1989 ; Cass., 25 juin 2010, C.R.A., 2010/5, p. 330, obs. J. MUYLDERMANS ; Cass., 8 janvier 2009, C.R.A., 2009/3, p. 181, obs. J. MUYLDERMANS ; Cass., 2 novembre 2007, C.R.A., 2008/1, p. 54, obs. J. MUYLDERMANS.

d'indemnisation qu'à l'auteur du vol, de la violence ou du recel¹⁹⁵. S'il a indemnisé la personne lésée en application de l'article 19bis-11, § 1^{er}, 5^o (absence de réponse motivée de la part de l'assureur) ou 6^o (absence de désignation par l'assureur d'un représentant chargé de la gestion des sinistres), le Fonds a le droit de réclamer à l'organisme d'indemnisation de l'État où est établi l'assureur qui a produit le contrat, le remboursement de la somme payée à titre d'indemnisation¹⁹⁶. Le Fonds qui a remboursé un organisme d'indemnisation d'un autre État en application d'une disposition similaire à l'article 19bis-11, § 1^{er}, 5^o ou 6^o, du droit de cet État, est subrogé dans les droits de la personne lésée à l'encontre de la personne ayant causé l'accident ou de son assureur, dans la mesure où l'organisme d'indemnisation de l'État membre de résidence de la personne lésée l'a indemnisée pour le préjudice subi¹⁹⁷. Le Fonds qui a indemnisé la personne lésée en application de l'article 19bis-11, § 1^{er}, 7^o (véhicule non identifié) ou 8^o (défaut d'assurance), a une créance envers le Fonds de garantie de l'État de l'Espace économique européen où le véhicule a son stationnement habituel si l'assureur ne peut pas être identifié (a) ou de l'État de l'Espace économique européen sur le territoire duquel l'accident a eu lieu dans le cas d'un véhicule non identifié (b) ou d'un véhicule d'un pays tiers (c)¹⁹⁸.

Dans le cas de l'article 19bis-11, § 1^{er}, 8^o (défaut d'assurance), le Fonds a un droit de recours à concurrence du montant de l'indemnité versée contre le propriétaire du véhicule automoteur et, le cas échéant, contre son assureur¹⁹⁹, tandis que le propriétaire ne dispose d'aucun droit en vue de récupérer le montant de l'indemnisation, sauf si l'accident et les dommages ont été causés intentionnellement²⁰⁰.

20. Aspects procéduraux. Le jugement rendu sur une contestation née d'un préjudice causé par un véhicule automoteur n'est opposable au Fonds, à la personne responsable ou à la personne lésée, que s'ils ont été présents ou appelés à l'instance, hormis, en ce qui concerne le Fonds, dans les cas prévus à l'article 19bis-11, § 1^{er}, 1^o (faillite de l'assureur) ou 2^o (défaut d'agrément de l'assureur)²⁰¹.

Lorsque l'action civile en réparation du dommage causé par un véhicule automoteur est intentée devant la juridiction répressive, le Fonds peut être

¹⁹⁵ Art. 19bis-14, § 1/1, de la loi du 21 novembre 1989.

¹⁹⁶ Art. 19bis-14, § 2, de la loi du 21 novembre 1989.

¹⁹⁷ Art. 19bis-14, § 3, de la loi du 21 novembre 1989.

¹⁹⁸ Art. 19bis-14, § 4, de la loi du 21 novembre 1989.

¹⁹⁹ « Pour pouvoir jouir de la subrogation et, partant, exercer un recours sur cette base, le F.C.G.B. doit nécessairement avoir indemnisé, fût-ce partiellement, le dommage de la personne lésée (Cass., 9 novembre 2011, C.R.A., 2012/1, p. 15., obs. J. MUYLDERMANS). » (Th. PAPART et B. CEULEMANS, *Vade-mecum du Tribunal de Police*, op. cit., p. 438)

²⁰⁰ Art. 19bis-14, § 5, de la loi du 21 novembre 1989.

²⁰¹ Art. 19bis-16, al. 1^{er}, de la loi du 21 novembre 1989.

mis en cause par la personne lésée²⁰² et peut aussi intervenir volontairement dans les mêmes conditions que si l'action était portée devant la juridiction civile²⁰³. Le Fonds peut en toute hypothèse mettre la personne responsable en cause dans le procès qui lui est intenté par la personne lésée²⁰⁴. Lorsqu'en cas de non-assurance, il a procédé à la réparation du dommage, le Fonds peut se porter partie civile contre la personne responsable pour autant qu'il s'agisse du propriétaire du véhicule ou de la personne qui a intentionnellement causé l'accident et les dommages²⁰⁵.

21. Quelques chiffres. Il ressort du Rapport annuel 2020 du Fonds commun de garantie belge, que « dans le cadre de ses interventions en vertu de l'article 19bis-11 § 1, 3° (cas fortuit), 4° (vol, violence ou recel), 7° (véhicule non identifié) et 8° (défaut d'assurance) de la loi du 21 novembre 1989, le Fonds a reçu, en 2020, 6.807 déclarations de sinistres survenus en Belgique, soit 19,5 % de moins qu'en 2019. Parmi ces déclarations, 3.683 (54,1 %) concernent des sinistres survenus en 2020. Il faut également tenir compte des 2.895 (3.853 en 2019) déclarations relatives à des sinistres survenus à l'étranger (dont 1.903 sont survenus en 2020) impliquant des véhicules immatriculés en Belgique et pris en charge par le Fonds lorsque ces véhicules ne sont pas assurés. 9.702 dossiers à charge du Fonds ont été ouverts en 2020 (12.314 en 2019). Sur ces 9.702 dossiers, 5.586 (7.925 en 2019) concernent

²⁰² Johan Muyltermans considère à cet égard « qu'on ne pourrait interpréter la loi autrement que dans ce sens qu'elle permet à la victime d'appeler le F.C.G.B. devant le juge en respectant les mêmes règles que celles qu'elle est censée respecter au cas où elle force un assureur à intervenir (J. MUYLDERMANS, "Problèmes liés aux interventions du Fonds de garantie automobile devant les tribunaux de police", *Chronique de droit à l'usage des juges de paix et de police*, 2008, p. 178). Cela signifie que la personne lésée peut citer le F.C.G.B. soit devant le juge du lieu où s'est produit le fait générateur du dommage, soit devant le juge de son propre domicile. » (Th. PAPART et B. CEULEMANS, *Vade-mecum du Tribunal de Police*, op. cit., p. 437)

²⁰³ Art. 19bis-17, al. 1^{er}, de la loi du 21 novembre 1989. La Cour de cassation considère à cet égard que le Fonds commun de garantie belge peut être condamné à supporter une indemnité de procédure : « Dès lors que la mise en cause du Fonds commun devant la juridiction répressive est autorisée dans les mêmes conditions, l'article 162bis, alinéa 1^{er}, du Code d'instruction criminelle ne peut être lu comme interdisant la condamnation de la partie intervenue volontairement et qui succombe » (Cass., 4 novembre 2009, C.R.A., 2010/1, p. 16, obs. I. PECHARD). Il a également été considéré qu'« il importe de souligner que le F.C.G.A. ne s'est pas constitué partie civile mais est intervenu volontairement à la demande (du prévenu et de l'assureur), et ce non dans son intérêt mais dans l'intérêt de ces derniers. [...] Dans ce cas, le F.C.G.A. peut être considéré comme une partie appelée en intervention agressive dans la mesure où le but est de permettre aux personnes lésées de demander sa condamnation et non en intervention conservatoire, ce qui serait le cas si l'intention était uniquement de prendre fait et cause pour une des parties ou de faire en sorte que la décision à venir lui soit déclarée commune et opposable. La demande en intervention agressive, qu'elle soit forcée ou volontaire (ce qui est le cas en l'espèce, ce qui a permis d'éviter des frais d'huissier à l'assureur)), a créé un nouveau lien d'instance et, partant, a ouvert le droit à une indemnité de procédure lorsque la personne lésée a succombé sur son action civile et sa demande contre le F.C.G.A. [...] Qu'il siège au civil ou au pénal, il appartient au juge de police d'allouer une indemnité de procédure dans un tel cas. » (Pol. Liège, 30 avril 2013, *J.L.M.B.*, 2014, p. 123) ; Th. PAPART et B. CEULEMANS, *Vade-mecum du Tribunal de Police*, op. cit., p. 437.

²⁰⁴ Le Fonds et la personne responsable peuvent se faire représenter dans les mêmes conditions que la partie civilement responsable ; art 19bis-16, al. 3, et 19bis-17, al. 1^{er}, de la loi du 21 novembre 1989.

²⁰⁵ Art. 19bis-17, al. 1^{er}, de la loi du 21 novembre 1989.

des sinistres survenus en 2020. Les prestations et frais externes payés en 2020 s'élèvent à 31.690.423 € soit 149.465 € (0,5 %) de moins qu'en 2019. Les provisions pour sinistres survenus en Belgique à charge du Fonds sur base de la loi du 21/11/1989 se chiffrent à 226.143.335 € au 31 décembre 2020 (227.249.304 € au 31 décembre 2019). Les provisions pour sinistres survenus à l'étranger dans lesquels sont impliqués des véhicules belges et supportés par le Fonds se chiffrent à 4.192.008 € au 31 décembre 2020 (4.302.049 € au 31 décembre 2019). »²⁰⁶ En 2020, le coût global des dossiers de non-assurance (8°) s'élève 12.242.211 € (contre 16.792.495 € en 2019)²⁰⁷ ; celui des dossiers de véhicules non identifiés (7°) s'élève à 9.161.846 € (contre 6.853.164 € en 2019)²⁰⁸ ; celui des dossiers de cas fortuit (3°) s'élève à 1.116.169 € (contre 854.441 € en 2019)²⁰⁹ ; celui des dossiers de vol (4°) s'élève à 1.924.766 € (contre 2.462.481 € en 2019)²¹⁰.

Remarquons que « le Fonds a ouvert 1.204 dossiers en 2020 (1.567 en 2019) faisant suite à des demandes d'indemnisation formulées par des résidents belges victimes d'accidents survenus à l'étranger. Ces demandes sont fondées sur l'absence de réponse motivée (292), l'absence de désignation d'un représentant chargé du règlement des sinistres en Belgique (207), le vol (2), le cas fortuit (1), la non-identification du véhicule responsable de l'accident (4) et la non-identification, dans les deux mois à compter de la date de l'accident, de l'entreprise d'assurance du véhicule qui a provoqué cet accident (698). Toutes années de survenance confondues, les décaissements s'élèvent à 543.422 € (381.618 € pour 2019). Les provisions techniques, frais internes de gestion compris, se montent à 3.589.949 € (4.165.328 € pour 2019), soit au total 4.133.371 € (4.546.946 € pour 2019) pris en charge par les organismes d'indemnisation et les Fonds de garantie des États membres de l'EEE concernés. Pour les sinistres survenus en 2020, les décaissements s'élèvent à 55.774 € et les provisions techniques, hors frais internes de gestion, à 651.103 €, soit un coût global de 706.877 € (1.218.408 € en 2019). »²¹¹ En parallèle, « le Fonds a ouvert 351 dossiers en 2020 (337 en 2019) relatifs à des accidents survenus en Belgique : 338 dossiers concernent des cas d'absence de réponse motivée, les 13 autres dossiers, des cas d'absence de désignation d'un représentant chargé du règlement des sinistres dans le pays de résidence de la personne lésée. Toutes années de survenance confondues, les décaissements s'élèvent à

²⁰⁶ Rapport annuel 2020 du Fonds commun de garantie belge, *op. cit.*, pp. 7-8.

²⁰⁷ « Pour les sinistres [de non-assurance à l'étranger] survenus en 2020, le Fonds a remboursé au Bureau Belge des Assureurs Automobiles 106.791 € et a comptabilisé à titre de provisions pour sinistres à régler, la somme de 856.630 € » (*ibid.*, p. 9). Pour rappel, « en application d'une convention qui le lie au Bureau Belge des Assureurs Automobiles, le Fonds [commun de garantie belge] est tenu de rembourser à ce dernier le coût des sinistres provoqués sur le territoire de certains États [essentiellement ceux de l'Union européenne] par des véhicules non assurés » (*ibid.*, p. 9).

²⁰⁸ *Ibid.*, p. 10.

²⁰⁹ *Ibid.*

²¹⁰ *Ibid.*, p. 11.

²¹¹ *Ibid.*, pp. 11-12.

23.748 € (51.549 € pour 2019). Les provisions techniques, frais internes de gestion compris, se montent à 955.191 € (884.993 € pour 2019), soit au total 978.939 € (936.542 € pour 2019). Ce montant fait l'objet d'une créance du Fonds sur les entreprises d'assurances R.C. automobile concernées. Pour l'année de survenance 2020, le coût global, hors frais internes de gestion, s'élève à 74.157 € (215.306 € pour 2019). »²¹²

Notons enfin qu'« en 2020, le Fonds a ouvert 2.363 (2.371 en 2019) nouveaux dossiers "recours"²¹³. Globalement, c'est-à-dire y compris pour les dossiers ouverts antérieurement, le Fonds a pu récupérer, en 2020, un montant brut de 4.150.243 € (4.018.841 € en 2019) soit 19,1 % des décaissements de l'exercice comptable en matière de vol et de non-assurance (18,5 % en 2019). »²¹⁴

Après avoir examiné le rôle et les hypothèses d'intervention des différents acteurs du système d'indemnisation européen des accidents de la circulation survenus à l'étranger ou impliquant un véhicule ayant son stationnement habituel à l'étranger, penchons-nous à présent sur la question de la compétence internationale des juridictions en cas de litiges en ces situations.

Section 2

Compétence internationale

22. Conventions internationales. Le conflit de juridictions compétentes pour connaître de l'action en justice de la personne lésée à la suite d'un accident de la circulation comportant des éléments d'extranéité a d'abord été réglé par les Conventions de Bruxelles du 27 septembre 1968²¹⁵ et de Lugano du 16 septembre 1988²¹⁶⁻²¹⁷.

Ces conventions prévoyaient qu'en règle « les personnes domiciliées sur le territoire d'un État contractant sont atraites, quelle que soit leur nationalité,

²¹² *Ibid.*, p. 12.

²¹³ Pour rappel, « dans le cadre des dossiers relatifs aux cas de non-assurance et de vol, le Fonds, légalement subrogé dans les droits des personnes lésées, exerce une action subrogatoire contre le civilement responsable du dommage » (*ibid.*).

²¹⁴ *Ibid.*, p. 12.

²¹⁵ Convention concernant la compétence judiciaire et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale, signée à Bruxelles le 27 septembre 1968 par l'Allemagne, la Belgique, la France, l'Italie, le Luxembourg et les Pays-Bas, *J.O.C.E.*, n° L 299, 31 décembre 1972, pp. 32-42.

²¹⁶ Convention n° 88/592/CEE concernant la compétence judiciaire et l'exécution des décisions en matières civile et commerciale, signée à Lugano le 16 septembre 1988 par l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, le Danemark, l'Espagne, la Finlande, la France, la Grèce, l'Irlande, l'Islande, l'Italie, le Luxembourg, la Norvège, les Pays-Bas, le Portugal, le Royaume-Uni, la Suisse et la Suède, *J.O.C.E.*, n° L 319, 25 novembre 1988, pp. 9-48.

²¹⁷ Lesquelles ne trouvent à s'appliquer que si le défendeur est domicilié dans un État contractant ; H. DE RODE, *L'assurance de la responsabilité civile automobile*, op. cit., p. 152.

devant les juridictions de cet État »²¹⁸, tandis que « le défendeur domicilié sur le territoire d'un État contractant peut être attiré, dans un autre État contractant : [...] en matière délictuelle ou quasi délictuelle, devant le tribunal du lieu où le fait dommageable s'est produit »²¹⁹. Par exception, « l'assureur domicilié sur le territoire d'un État contractant peut être attiré, soit devant les tribunaux de cet État, soit, dans un autre État contractant, devant le tribunal du lieu où est domicilié le preneur d'assurance »²²⁰, tandis que cette disposition est applicable « en cas d'action directe intentée par la victime contre l'assureur lorsque l'action directe est possible »²²¹. Ainsi, l'action en responsabilité dirigée à l'encontre de l'auteur d'un accident devait être introduite devant les juridictions de son domicile ou celles du lieu même de l'accident, tandis que l'action dirigée contre l'assureur du véhicule responsable ou impliqué pouvait exceptionnellement l'être devant les juridictions du domicile de la personne lésée, quoique cela faisait encore l'objet de débat²²².

Le Conseil européen a ensuite adopté le règlement dit « Bruxelles I »²²³ du 22 décembre 2000 qui remplace la Convention de Bruxelles du 27 septembre 1968 et prévoit un régime similaire²²⁴ et applicable aux actions judiciaires intentées postérieurement au 1^{er} mars 2002²²⁵.

²¹⁸ Art. 2 de la Convention de Bruxelles du 27 septembre 1968, précitée, et de la Convention de Lugano du 16 septembre 1988 n° 88/592/CEE, précitée.

²¹⁹ Art. 5 de la Convention de Bruxelles du 27 septembre 1968 et de la Convention de Lugano du 16 septembre 1988, n° 88/592/CEE.

²²⁰ Art. 8 de la Convention de Bruxelles du 27 septembre 1968 et de la Convention de Lugano du 16 septembre 1988, n° 88/592/CEE.

²²¹ Art. 10 de la Convention de Bruxelles du 27 septembre 1968 et de la Convention de Lugano du 16 septembre 1988, n° 88/592/CEE.

²²² Ainsi, d'après Paul-Henry Delvaux, une personne lésée ne pouvait pas être assimilée à un « bénéficiaire » au sens du règlement (sauf peut-être dans le cadre d'un système d'indemnisation automatique, indépendant de toute question de responsabilité) et ne pouvait donc pas assigner l'assureur du tiers responsable devant le juge du lieu de son domicile (cf. P.-H. DELVAUX, « Le règlement des sinistres : obligation de faire offre et délais de règlement », in B. DUBUISSON et P. JADOUL (dir.), *Du neuf en assurance R.C. automobile*, Louvain-la-Neuve-Bruxelles, Academia-Bruylant, 2004, p. 21). Selon Jérôme Dandoy, au contraire, l'exception était transposable à l'action directe de la personne lésée (cf. J. DANDOY, « La loi du 22 août 2002. Commentaires des principales innovations dans le domaine de l'assurance automobile obligatoire », *For. ass.*, 2003, n° 42, p. 5). Notons que « selon le service juridique du Parlement européen, interrogé par celui-ci à l'occasion de l'examen de la proposition de cinquième directive, l'article 11, § 2 du Règlement inclut sous le vocable de "bénéficiaire" la personne lésée, à tout le moins lorsque celle-ci intente une action directe à l'encontre de l'assureur. Cet avis est à l'origine de l'insertion d'un article 21ter au sein de la proposition de cinquième directive, libellé comme suit : "Conformément à l'article 11, paragraphe 2, en liaison avec l'article 9, paragraphe 1, point b), du règlement (C.E.) n° 44/2001 du Conseil du 22 décembre 2000 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale, la victime peut poursuivre en justice l'assureur en responsabilité civile dans l'État membre dans lequel elle a sa résidence." » (H. DE RODE, *L'assurance de la responsabilité civile automobile*, op. cit., p. 153)

²²³ Règlement (CE) n° 44/2001 (dit « Bruxelles I ») du Conseil du 22 décembre 2000 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale, J.O.C.E., n° L 012, 16 janvier 2001, pp. 1-23.

²²⁴ Cf. art. 2, 5, 9 et 11 du règlement « Bruxelles I ».

²²⁵ Cf. art. 66 du règlement « Bruxelles I ».

Il en a été de même de la Convention dite « Lugano *bis* » du 30 octobre 2007²²⁶, qui remplace la Convention de Lugano du 16 septembre 1988 et s'applique aux actions intentées après le 1^{er} janvier 2010²²⁷.

Un second règlement européen dit « Bruxelles *Ibis* »²²⁸ a enfin été adopté le 12 décembre 2012 par le Parlement et le Conseil européens. Il trouve à s'appliquer aux actions judiciaires intentées postérieurement au 10 janvier 2015²²⁹. Sans affecter l'application de la Convention « Lugano *bis* » du 30 octobre 2007²³⁰, il assure la continuité nécessaire avec la Convention de Bruxelles de 1968 qu'il remplace²³¹ et le règlement « Bruxelles I » qu'il abroge²³², ainsi qu'avec leur interprétation par la Cour de justice de l'Union européenne²³³. À cet égard, il a été jugé que « le renvoi effectué par l'article 11, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 44/2001 du Conseil, du 22 décembre 2000, concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale²³⁴, à l'article 9, paragraphe 1, sous b), de celui-ci²³⁵ doit être interprété en ce sens que la personne lésée peut intenter une action directement contre l'assureur devant le tribunal du lieu où elle est domiciliée dans un État membre, lorsqu'une telle action directe est possible et que l'assureur est domicilié sur le territoire d'un État membre. En effet, ledit renvoi conduit à élargir le champ d'application de la règle de compétence du domicile du demandeur édictée par l'article 9, paragraphe 1, sous b), dudit règlement à des catégories de demandeurs, agissant contre l'assureur, autres que le preneur d'assurance, l'assuré ou le bénéficiaire du contrat d'assurance sans par ailleurs que la nature de l'action directe de la personne lésée contre l'assureur en droit national n'ait de pertinence pour une telle application. Cette interprétation est également fondée sur la finalité du règlement, qui vise à garantir une protection plus favorable aux parties faibles que ne le permettent les règles générales de compétence établies par le règlement n° 44/2001. »²³⁶

²²⁶ Convention du 30 octobre 2007 (dite « Lugano *bis* ») concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale, signée à Lugano le 30 octobre 2007 par les États membres de la Communauté européenne, le Danemark, l'Islande, la Norvège et la Suisse, *J.O.U.E.*, n° L 339, 21 décembre 2007, pp. 3-41 ; cf. art. 2, 5, 9 et 11.

²²⁷ Art. 69 de la Convention « Lugano *bis* ».

²²⁸ Règlement (UE) n° 1215/2012 (dit « Bruxelles *Ibis* ») du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2012 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale, *J.O.U.E.*, n° L 351, 20 décembre 2012, pp. 1-32.

²²⁹ Art. 66 et 81 du règlement « Bruxelles *Ibis* ».

²³⁰ Art. 73 du règlement « Bruxelles *Ibis* ».

²³¹ Considérant n° 34 et art. 68 du règlement « Bruxelles *Ibis* ».

²³² Considérant n° 34 et art. 80 du règlement « Bruxelles *Ibis* ».

²³³ Considérant n° 34 du règlement « Bruxelles *Ibis* ».

²³⁴ Qui prévoit : « Les dispositions des articles 8, 9 et 10 sont applicables en cas d'action directe intentée par la victime contre l'assureur, lorsque l'action directe est possible » (art. 11, § 2, du règlement « Bruxelles I »).

²³⁵ Qui prévoit : « L'assureur domicilié sur le territoire d'un État membre peut être attiré : [...] b) dans un autre État membre, en cas d'actions intentées par le preneur d'assurance, l'assuré ou un bénéficiaire, devant le tribunal du lieu où le demandeur a son domicile » (art. 9, § 1^{er}, b), du règlement « Bruxelles I »).

²³⁶ C.J.U.E., 13 décembre 2007, *FBTO Schadeverzekeringen NV c. J. Odenbreit*, aff. C-463/06, *Rec.*, 2007, p. I-11321 ; *J.D.E.*, 2008, n° 145, p. 30 ; *J.O.U.E.*, n° C 51, 23 février 2008, p. 23 ; *R.G.A.R.*, 2008, n° 9, n° 14.440 ;

23. Régime applicable. En vertu du règlement « Bruxelles Ibis », applicable aux États membres de l'Union européenne en matière civile et commerciale et quelle que soit la nature de la juridiction²³⁷, « les personnes domiciliées sur le territoire d'un État membre sont (en règle) attirées, quelle que soit leur nationalité, devant les juridictions de cet État membre »²³⁸, tandis que « si le défendeur n'est pas domicilié sur le territoire d'un État membre, la compétence est, dans chaque État membre, réglée par la loi de cet État membre »²³⁹. En matière délictuelle ou quasi délictuelle, une personne domiciliée sur le territoire d'un État membre peut être attirée dans un autre État membre, devant la juridiction du lieu où le fait dommageable s'est produit ou risque de se produire²⁴⁰. À titre dérogatoire, l'assureur domicilié sur le territoire d'un État membre peut être attiré soit devant les juridictions de l'État membre où il a son domicile soit dans un autre État membre, en cas d'actions intentées par le preneur d'assurance, l'assuré ou un bénéficiaire, devant la juridiction du lieu où le demandeur a son domicile²⁴¹, tandis que ce chef de compétence est transposable aux actions directes intentées par la personne lésée contre l'assureur²⁴², lorsqu'une telle action est possible²⁴³. Par ailleurs, « lorsque l'assureur n'est pas domicilié sur le territoire d'un État membre, mais possède une succursale, une agence ou tout autre établissement dans un État membre, il est considéré pour les contestations relatives à leur exploitation comme ayant son domicile sur le territoire de cet État membre »²⁴⁴. Il a en effet été considéré que « s'agissant des contrats d'assurance, de consommation et de travail, il est opportun de protéger la partie la plus faible au moyen de règles de compétence plus favorables à ses intérêts que ne le sont les règles générales »²⁴⁵.

Les parties étant persuadées que l'extension de ces principes à d'autres parties contractantes renforcerait la coopération juridique et économique²⁴⁶, la Convention « Lugano bis » du 30 octobre 2007 contient des dispositions similaires applicables au Danemark, à l'Islande, à la Norvège et à la Suisse, outre les États membres de l'Union européenne²⁴⁷.

Il en résulte, que ce soit sur la base du règlement « Bruxelles Ibis » ou de la Convention « Lugano bis », que l'action en responsabilité intentée à l'encontre de l'auteur d'un accident comportant des éléments d'extranéité peut

²³⁷ R.W., 2010-2011, n° 15, p. 635 ; S.E.W., 2008, n° 1, p. 18 ; *Bull. ass.*, 2008, n° 3, p. 231, note A. PIRE et V. PIRE. Sous réserve des exclusions qu'il prévoit quant à son champ d'application ; cf. art. 1^{er} du règlement « Bruxelles Ibis ».

²³⁸ Art. 4, § 1^{er}, du règlement « Bruxelles Ibis ».

²³⁹ Art. 6, § 1^{er}, du règlement « Bruxelles Ibis ».

²⁴⁰ Art. 7, 2), du règlement « Bruxelles Ibis ».

²⁴¹ Art. 11, § 1^{er}, du règlement « Bruxelles Ibis ».

²⁴² C.J.U.E., 13 décembre 2007, *FBTO Schadeverzekeringen NV c. J. Odenbreit*, aff. C-463/06, précité.

²⁴³ Art. 13, § 2, du règlement « Bruxelles Ibis ».

²⁴⁴ Art. 11, § 2, du règlement « Bruxelles Ibis ».

²⁴⁵ Considérant n° 18 du règlement « Bruxelles Ibis ».

²⁴⁶ Considérants de la Convention « Lugano bis ».

²⁴⁷ Cf. art. 2, 5, 9 et 11 de la Convention « Lugano bis ».

être introduite soit devant les juridictions du domicile du responsable, soit devant celles du lieu de l'accident, tandis que l'action dirigée contre l'assureur du véhicule responsable ou impliqué peut être introduite soit devant les juridictions du domicile de l'assureur, soit devant celles du lieu de l'accident, soit devant celles du domicile de la personne lésée. Quant au représentant chargé du règlement des sinistres, nous avons vu qu'aucune action directe ne peut être intentée contre lui²⁴⁸ (*cf. supra*, n° 5), tandis qu'il n'est pas considéré comme une succursale ou un établissement au sens du règlement²⁴⁹.

Différents chefs de compétence sont ainsi prévus, au choix de la personne lésée. Un parallèle peut être fait avec ce que prévoit, au niveau national, l'article 15 de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs : « Pour l'application des dispositions de la présente loi, la personne lésée peut citer l'assureur en Belgique, soit devant le juge du lieu où s'est produit le fait générateur du dommage, soit devant le juge de son propre domicile, soit devant le juge du siège de l'assureur. »²⁵⁰

Notons qu'une « personne domiciliée sur le territoire d'un État membre peut (également) être atraite dans un autre État membre [...] s'il s'agit d'une action en réparation de dommage ou d'une action en restitution fondées sur une infraction, devant la juridiction saisie de l'action publique, dans la mesure où, selon sa loi, cette juridiction peut connaître de l'action civile »²⁵¹. Ainsi, pour autant que la juridiction saisie de l'action publique puisse connaître de l'action civile, la personne lésée pourra encore porter son action devant cette juridiction. Néanmoins, dans la plupart des cas, il s'agira de la juridiction pénale du lieu de l'accident ou du domicile de la personne poursuivie²⁵², soit des chefs de compétence déjà envisagés. Cette disposition reste intéressante

²⁴⁸ Pol. Bruges, 17 décembre 2008, C.R.A., 2009, p. 166 ; Pol. Malines, 5 septembre 2012, C.R.A., 2013/4, p. 11 ; C.J.U.E., 15 décembre 2016, *Vieira de Azevedo e.a. c. CED Portugal Unipessoal et Instituto de Seguros de Portugal – Fundo de Garantia Automóvel*, aff. C-558/15, *Rec. C.J.U.E.*, 2016, *Bull. ass.*, 2017, p. 25 : « L'article 4 de la directive 2000/26/CE du Parlement européen et du Conseil, du 16 mai 2000, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs et modifiant les directives 73/239/CEE et 88/357/CEE du Conseil (Quatrième directive sur l'assurance automobile), telle que modifiée par la directive 2005/14/CE du Parlement européen et du Conseil, du 11 mai 2005, doit être interprété en ce sens qu'il n'impose pas aux États membres de prévoir que le représentant chargé, en vertu de cet article, du règlement des sinistres puisse être assigné lui-même, en lieu et place de l'entreprise d'assurance qu'il représente, devant la juridiction nationale saisie d'un recours en indemnisation intenté par une personne lésée entrant dans le champ d'application de l'article 1^{er} de la directive 2000/26, telle que modifiée par la directive 2005/14. »

²⁴⁹ Art. 12, § 6, de la loi du 21 novembre 1989.

²⁵⁰ Art. 15 de la loi du 21 novembre 1989.

²⁵¹ Art. 7, 3), du règlement « Bruxelles Ibis » ; art. 5, 4), de la Convention « Lugano bis ».

²⁵² *Cf.*, en droit belge, l'article 139 du Code d'instruction criminelle déterminant la compétence territoriale du tribunal de police : « Sont également compétents, le tribunal de police du lieu de l'infraction, celui de la résidence de l'inculpé, celui du siège social de la personne morale, celui du siège d'exploitation de la personne morale et celui du lieu où l'inculpé a été trouvé. »

dans l'hypothèse où l'action publique serait portée devant une autre juridiction, notamment celle du lieu où le responsable aura été trouvé s'il s'agit par exemple de l'État de la personne lésée.

Cela étant dit, après avoir identifié les juridictions potentiellement compétentes pour connaître de l'action de la personne lésée, encore faut-il se poser la question de la loi applicable afin de faire un choix éclairé. C'est ce que nous allons examiner à présent.

Section 3

Loi applicable

24. Conventions internationales. En matière d'accidents de la circulation, le conflit de lois applicables est réglé par la Convention de La Haye du 4 mai 1971. Entrée en vigueur le 3 juillet 1975 en Belgique²⁵³, elle est applicable aux autres États suivants²⁵⁴ : l'Autriche (3 juillet 1975), la France (3 juillet 1975), les Pays-Bas (30 décembre 1978), le Luxembourg (13 décembre 1980), la Suisse (2 janvier 1987), l'Espagne (21 novembre 1987), la Slovénie (25 juillet 1991), la Croatie (8 octobre 1991), la Macédoine du Nord (17 novembre 1991), la Bosnie-Herzégovine (6 mars 1992), la Serbie (27 avril 1992), la République tchèque (1^{er} janvier 1993), la Slovaquie (1^{er} janvier 1993), la Biélorussie (15 juillet 1999), la Lettonie (15 octobre 2000), la Lituanie (24 mars 2002), la Pologne (28 mai 2002), le Monténégro (3 juillet 2006), le Maroc (25 juillet 2010) et l'Ukraine (18 décembre 2011), tandis qu'elle n'est pas encore entrée en vigueur au Portugal (qui l'a néanmoins signée le 4 mai 1971)²⁵⁵.

Ainsi, cette convention internationale « détermine la loi applicable à la responsabilité civile extracontractuelle découlant d'un accident de la circulation routière²⁵⁶, quelle que soit la nature de la juridiction appelée à en connaître »²⁵⁷. En revanche, elle ne s'applique pas : (1) à la responsabilité des fabricants, vendeurs et réparateurs de véhicules ; (2) à la responsabilité du propriétaire de la voie de circulation ou de toute autre personne tenue d'assurer l'entretien de la voie ou la sécurité des usagers ; (3) aux responsabilités du fait d'autrui, à l'exception de celle du propriétaire du véhicule et de celle du commettant ;

²⁵³ Loi du 10 février 1975 portant approbation de la Convention sur la loi applicable en matière d'accidents de la circulation routière, précitée.

²⁵⁴ Classés par date d'entrée en vigueur.

²⁵⁵ Données reprises sur le site officiel de la H.C.C.H. (Hague Conference on Private International Law – Conférence de La Haye de droit international privé), consulté le 10 janvier 2023, disponible sur : www.hcch.net/fr/instruments/conventions/status-table/?cid=81.

²⁵⁶ Pour rappel, la Convention précise : « Par accident de la circulation routière au sens de la présente Convention, on entend tout accident concernant un ou des véhicules, automoteurs ou non, et qui est lié à la circulation sur la voie publique, sur un terrain ouvert au public ou sur un terrain non public mais ouvert à un certain nombre de personnes ayant le droit de le fréquenter. » (art. 1^{er}, al. 2, de la Convention de La Haye du 4 mai 1971)

²⁵⁷ Art. 1^{er}, al. 1^{er}, de la Convention de La Haye du 4 mai 1971.

(4) aux recours entre personnes responsables ; (5) aux recours et aux subrogations concernant les assureurs²⁵⁸ (sauf l'action directe des personnes lésées contre l'assureur)²⁵⁹ ; (6) aux actions et aux recours exercés par ou contre les organismes de sécurité sociale, d'assurance sociale ou autres institutions analogues et les fonds publics de garantie automobile, ainsi qu'aux cas d'exclusion de responsabilité prévus par la loi dont relèvent ces organismes²⁶⁰.

Pour ce qui sort du champ d'application de la Convention de La Haye du 4 mai 1971, il convient de se référer au règlement européen (dit « Rome II ») du 11 juillet 2007²⁶¹, applicable aux États membres de l'Union européenne pour tout fait générateur de dommages survenus après le 11 janvier 2009 (date de son entrée en vigueur)²⁶², lequel règle les conflits de lois en présence d'obligations non contractuelles en matière civile et commerciale²⁶³.

Au vu de leurs champs d'application respectifs, nous nous attacherons à examiner le régime prévu par la Convention de La Haye du 4 mai 1971 (§ 1), avant d'analyser celui du règlement « Rome II » du 11 juillet 2007 (§ 2).

§ 1. Convention de La Haye du 4 mai 1971

25. Régime applicable. En vertu de la Convention de La Haye du 4 mai 1971²⁶⁴, la loi applicable à l'action en responsabilité de la victime d'un accident

²⁵⁸ Ainsi en est-il notamment des actions exercées à l'encontre de l'assureur en cause d'une réaction tardive à la demande d'indemnisation de la personne lésée (*supra*, n° 8) ; il a été jugé à cet égard que « l'action fondée sur les articles 13, § 2 et 14, § 2 de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs contre l'assureur qui n'a pas réservé, à temps, une suite à la demande d'indemnisation introduite par le préjudicié, n'est pas une demande tendant à l'indemnisation d'un dommage résultant d'un accident de la circulation au sens de l'article 601bis C. jud. Le tribunal de police n'est pas compétent pour connaître d'une telle demande. Il ne s'agit pas non plus d'une action directe de sorte que l'article 15 de la loi du 21 novembre 1989 n'est pas d'application. La compétence territoriale est déterminée sur base de l'article 624 C. jud. » (Pol. Flandre orientale (div. Gand), 26 juin 2017, *J.J.Pol.*, 2018, n° 2, p. 100)

²⁵⁹ Selon la Cour de cassation : « Il ressort de l'article 9 de la convention de La Haye du 4 mai 1971 sur la loi applicable en matière d'accidents de la circulation routière que l'article 2.5, suivant lequel celle-ci ne s'applique pas aux recours et aux subrogations concernant les assureurs, ne vise pas l'action directe des personnes lésées contre l'assureur. » (Cass., 19 mars 2004, R.G. n° C.03.0037.F, *Pas.*, 2004, n° 156, concl. Th. WERQUIN)

²⁶⁰ Art. 2 de la Convention de La Haye du 4 mai 1971.

²⁶¹ Règlement (CE) n° 864/2007 (dit « Rome II ») du 11 juillet 2007 sur la loi applicable aux obligations non contractuelles, *J.O.U.E.*, n° L 199, 31 juillet 2007, pp. 40-49.

²⁶² Art. 31 et 32 du règlement « Rome II ».

²⁶³ Art. 1^{er} du règlement « Rome II ».

²⁶⁴ À propos de cette Convention, cf. not. : C. BARBE, « Quelques commentaires sur l'application de la Convention de La Haye du 4 mai 1971 sur la loi applicable aux accidents de la circulation routière », *C.R.A.*, 2010/6, pp. 363-371 ; M.-L. STENGERS, « Commentaire de la Convention de La Haye du 4 mai 1971 sur la loi applicable en matière d'accidents de la circulation routière », *R.G.A.R.*, 1975, n° 9.503 ; R.-O. DALCQ, « Accidents de la circulation routière et droit international », in *Liber amicorum Yvon Hannequart et Roger Rasir*, Diegem, Kluwer, 1997, pp. 1-13, spéc. nos 5 et s. ; H. DE RODE, *L'assurance de la responsabilité civile automobile*, op. cit., p. 150.

de la circulation²⁶⁵ est, en règle, la loi interne de l'État sur le territoire duquel l'accident est survenu²⁶⁶. Par exception, lorsqu'un seul véhicule est impliqué dans l'accident et qu'il est immatriculé dans un État autre que celui sur le territoire duquel l'accident est survenu, la loi interne de l'État d'immatriculation est applicable à la responsabilité (a) envers le conducteur, le détenteur, le propriétaire²⁶⁷ ou toute autre personne ayant un droit sur le véhicule, sans qu'il soit tenu compte de leur résidence habituelle ; (b) envers une victime qui était passager²⁶⁸, si elle avait sa résidence habituelle dans un État autre que celui sur le territoire duquel l'accident est survenu ; (c) envers une victime se trouvant sur les lieux de l'accident hors du véhicule²⁶⁹, si elle avait sa résidence habituelle dans l'État d'immatriculation²⁷⁰. En cas de pluralité de personnes lésées, la loi applicable est déterminée séparément à l'égard de chacune d'entre elles²⁷¹, tandis que lorsque plusieurs personnes se trouvant sur les lieux de l'accident hors du ou des véhicules sont impliquées dans l'accident, l'exception ne s'applique que si toutes ces personnes avaient leur résidence habituelle dans l'État d'immatriculation, et ce, même si elles sont aussi victimes de l'accident²⁷². Par ailleurs, lorsque plusieurs véhicules sont impliqués dans l'accident, ces exceptions ne sont applicables que si tous les véhicules sont immatriculés dans le même État²⁷³.

Pour les véhicules non immatriculés ou immatriculés dans plusieurs États, la loi interne de l'État du stationnement habituel remplace celle de l'État d'immatriculation²⁷⁴. Il en est de même lorsque ni le propriétaire, ni le détenteur, ni le conducteur du véhicule n'avaient, au moment de l'accident, leur résidence habituelle dans l'État d'immatriculation²⁷⁵.

²⁶⁵ L'article 98, § 5, du Code de droit international privé belge confirme : « Le droit applicable aux accidents de la circulation routière est déterminé par la Convention sur la loi applicable aux accidents de la circulation routière, conclue à La Haye le 4 mai 1971. »

²⁶⁶ Art. 3 de la Convention de La Haye du 4 mai 1971.

²⁶⁷ La loi applicable à la responsabilité envers le propriétaire du véhicule régit la responsabilité pour les dommages aux biens transportés par le véhicule, autres que ceux qui appartiennent au passager ou qui lui ont été confiés ; art. 5, al. 2, de la Convention de La Haye du 4 mai 1971.

²⁶⁸ La loi applicable à la responsabilité envers le passager régit aussi la responsabilité pour les dommages aux biens transportés dans le véhicule, qui appartiennent au passager ou qui lui ont été confiés ; art. 5, al. 1^{er}, de la Convention de La Haye du 4 mai 1971.

²⁶⁹ La loi applicable à la responsabilité pour les dommages aux biens se trouvant hors du ou des véhicules est celle de l'État sur le territoire duquel l'accident est survenu. Toutefois, la responsabilité pour les dommages aux effets personnels de la victime se trouvant hors du ou des véhicules est soumise à la loi interne de l'État d'immatriculation, lorsqu'elle est applicable à la responsabilité envers la victime en vertu des exceptions légales ; art. 5, al. 3, de la Convention de La Haye du 4 mai 1971.

²⁷⁰ Art. 4, a), de la Convention de La Haye du 4 mai 1971.

²⁷¹ *Ibid.*

²⁷² Art. 4, c), de la Convention de La Haye du 4 mai 1971.

²⁷³ Art. 4, b), de la Convention de La Haye du 4 mai 1971.

²⁷⁴ Art. 6 de la Convention de La Haye du 4 mai 1971.

²⁷⁵ *Ibid.*

La loi applicable identifiée sur ces bases, laquelle peut très bien ne pas être celle d'un État contractant²⁷⁶, détermine notamment : les conditions et l'étendue de la responsabilité ; les causes d'exonération, ainsi que toute limitation et tout partage de responsabilité ; l'existence et la nature des dommages susceptibles de réparation ; les modalités et l'étendue de la réparation ; la transmissibilité du droit à réparation ; les personnes ayant droit à réparation du dommage qu'elles ont personnellement subi ; la responsabilité du commettant du fait de son préposé ; les prescriptions et les déchéances fondées sur l'expiration d'un délai, y compris le point de départ, l'interruption et la suspension des délais²⁷⁷. Ainsi, pour les accidents qui se sont produits en dehors du territoire belge, le montant de l'indemnisation est, en règle, déterminé sur la base de la législation relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs applicable au pays sur le territoire duquel l'accident s'est produit²⁷⁸. Dès lors, l'indemnisation des conséquences d'un accident survenu à l'étranger est, pour la victime, identique à celle qu'elle aurait pu réclamer si elle s'était adressée à la juridiction compétente établie à l'étranger²⁷⁹. Par ailleurs, quelle que soit la loi applicable, il doit, dans la détermination de la responsabilité, être tenu compte des règles de circulation et de sécurité en vigueur au lieu et au moment de l'accident²⁸⁰.

L'application de la ou des lois déterminée(s) par la Convention ne peut être écartée que si elle est manifestement incompatible avec l'ordre public²⁸¹.

En matière d'action directe, la Convention reconnaît le droit des personnes lésées d'agir directement contre l'assureur du responsable si un tel droit leur est reconnu par la loi applicable déterminée en application de ses dispositions²⁸². La Cour de cassation considère à cet égard que la loi désignée par la Convention concerne également l'action de la victime contre l'assureur tenu selon un fondement extracontractuel²⁸³, tandis que « le champ d'application

²⁷⁶ Art. 11 de la Convention de La Haye du 4 mai 1971.

²⁷⁷ Art. 8 de la Convention de La Haye du 4 mai 1971.

²⁷⁸ Art. 23, § 4, de l'arrêté royal du 11 juillet 2003.

²⁷⁹ Th. PAPART et B. CEULEMANS, *Vade-mecum du Tribunal de Police, op. cit.*, p. 416.

²⁸⁰ Art. 7 de la Convention de La Haye du 4 mai 1971.

²⁸¹ Art. 10 de la Convention de La Haye du 4 mai 1971. À titre d'illustration, s'agissant d'un accident survenu en 2002, « le tribunal de première instance francophone de Bruxelles a refusé l'application du droit anglais dans le cadre de la réparation du décès d'un enfant majeur dès lors que ce poste d'indemnisation n'était pas prévu en droit anglais pour les parents » (B. CEULEMANS et A. CHARLIER, « L'accident de la circulation présentant un élément d'extranéité : le *Rubik's cube* de la circulation routière », *op. cit.*, pp. 100-101, citant Civ. fr. Bruxelles, 17 juin 2014, R.G.A.R., 2015, n° 15.144).

²⁸² S'il s'agit de la loi de l'État d'immatriculation et que celle-ci ne connaît pas ce droit, l'action directe peut néanmoins être exercée si elle est admise par la loi interne de l'État sur le territoire duquel l'accident est survenu, tandis que si aucune de ces lois ne l'admet, elle peut être exercée si elle est admise par la loi du contrat d'assurance ; art. 9 de la Convention de La Haye du 4 mai 1971.

²⁸³ Cass., 16 mars 2018, R.G. n° C.17.0240.F, *Bull. ass.*, 2019, p. 183 : « Il suit des articles 3 et 9, alinéa 1^{er}, de la Convention de La Haye du 4 mai 1971 et de l'article 2 de la loi du 16 juillet 2004 portant le Code de droit international privé que, sous réserve de l'application de l'article 10 de la Convention de La Haye, la loi que cette convention désigne est applicable tant à la responsabilité résultant d'un accident de la

de la Convention de La Haye du 4 mai 1971 englobe (aussi) l'action fondée sur l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 »²⁸⁴.

§ 2. Règlement « Rome II » du 11 juillet 2007

26. Régime applicable. En vertu du règlement « Rome II » du 11 juillet 2007, la loi applicable aux actions extracontractuelles qui sont exclues du champ d'application de la Convention de La Haye du 4 mai 1971²⁸⁵, mais qui peuvent néanmoins être relatives à un accident de la circulation en tant que résultat d'un tel fait dommageable²⁸⁶, est celle du pays où le dommage survient, quel que soit le pays où le fait générateur du dommage se produit et quels que soient le ou les pays dans lesquels des conséquences indirectes de ce fait surviennent²⁸⁷. Il a ainsi été considéré qu'il convenait « de déterminer la loi applicable en fonction du lieu où le dommage survient, indépendamment du ou des pays où pourraient survenir des conséquences indirectes. Ainsi, en cas de blessures physiques causées à une personne ou de dommages aux biens, le pays où les blessures ont été subies ou les biens endommagés devrait être entendu comme celui où le dommage survient. »²⁸⁸ Par exception, lorsque la personne lésée et la personne dont la responsabilité est invoquée ont leur résidence habituelle²⁸⁹ dans le même pays au moment de la survenance du dommage, la loi de ce pays s'applique. Par ailleurs, s'il résulte de l'ensemble des circonstances que le fait dommageable présente des liens manifestement plus étroits avec un pays autre que celui visé par ces dispositions, la loi de cet autre pays s'applique²⁹⁰.

La loi applicable identifiée sur ces bases, laquelle peut très bien ne pas être celle d'un État membre²⁹¹, détermine notamment : les conditions et l'étendue de la responsabilité, y compris la détermination des personnes susceptibles d'être déclarées responsables des actes qu'elles commettent ; les causes d'exonération, de limitation et de partage de responsabilité ; l'existence, la

circulation qu'à l'action de la victime contre l'assureur tenu sur la base d'un fondement extracontractuel de réparer le dommage » ; H. DE RODE, *L'assurance de la responsabilité civile automobile*, op. cit., p. 150.

²⁸⁴

Art. 28 du règlement « Rome II ».

²⁸⁵

L'article 98, §§ 4 et 5, du Code de droit international privé belge confirme : « Le droit applicable aux obligations non contractuelles est déterminé par le règlement (CE) n° 864/2007 du Parlement européen et du Conseil du 11 juillet 2007 sur la loi applicable aux obligations non contractuelles ("Rome II"). Les obligations non contractuelles que ce règlement exclut de son domaine d'application sont régies par le droit applicable en vertu de la présente loi. Le droit applicable aux accidents de la circulation routière est déterminé par la Convention sur la loi applicable aux accidents de la circulation routière, conclue à La Haye le 4 mai 1971. »

²⁸⁶

Art. 4, § 1^{er}, du règlement « Rome II ».

²⁸⁷

Considérant n° 17 du règlement « Rome II ».

²⁸⁸

Cf. art. 23 du règlement « Rome II ».

²⁸⁹

Un lien manifestement plus étroit avec un autre pays pourrait se fonder, notamment, sur une relation préexistante entre les parties, telle qu'un contrat, présentant un lien étroit avec le fait dommageable en question ; art. 4, § 2 et 3, du règlement « Rome II ».

²⁹⁰

Art. 3 du règlement « Rome II ».

nature et l'évaluation des dommages, ou la réparation demandée ; dans les limites des pouvoirs conférés au tribunal par le droit procédural de l'État dont il relève, les mesures que ce tribunal peut prendre pour assurer la prévention, la cessation du dommage ou sa réparation ; la transmissibilité du droit à réparation, y compris par succession ; les personnes ayant droit à réparation du dommage qu'elles ont personnellement subi ; la responsabilité du fait d'autrui ; le mode d'extinction des obligations ainsi que les règles de prescription et de déchéance fondées sur l'expiration d'un délai, y compris les règles relatives au point de départ, à l'interruption et à la suspension d'un délai de prescription ou de déchéance²⁹². Par ailleurs, dans l'évaluation du comportement de la personne dont la responsabilité est invoquée, il est tenu compte, en tant qu'élément de fait et pour autant que de besoin, des règles de sécurité et de comportement en vigueur au lieu et au jour de la survenance du fait qui a entraîné la responsabilité²⁹³.

Les dispositions du règlement ne portent toutefois pas atteinte à l'application des dispositions de la loi du for qui régissent impérativement la situation, quelle que soit la loi applicable à l'obligation non contractuelle²⁹⁴, tandis que l'application d'une disposition de la loi d'un pays désignée par le règlement ne peut être écartée que si cette application est manifestement incompatible avec l'ordre public du for²⁹⁵.

Pour les actions directes qui ne seraient pas visées par la Convention de La Haye du 4 mai 1971²⁹⁶, le règlement reconnaît également le droit des personnes lésées d'agir directement contre l'assureur de la personne devant réparation si la loi applicable à l'obligation non contractuelle ou la loi applicable au contrat d'assurance le prévoit²⁹⁷.

En guise de mise en pratique de ces principes, penchons-nous à présent sur un *casus* en matière de sanctions prévues en cas de réaction tardive à la demande d'indemnisation de la personne lésée à la suite d'un accident de la circulation international pour mieux en cerner les enjeux stratégiques.

Section 4

Enjeux pratiques

27. Choix stratégiques. Nous avons vu qu'en présence d'un accident de la circulation présentant des éléments d'extranéité et selon les situations, les interlocuteurs de la personne lésée sont potentiellement multiples (le

²⁹² Art. 15 du règlement « Rome II ».

²⁹³ Art. 17 du règlement « Rome II ».

²⁹⁴ Art. 16 du règlement « Rome II ».

²⁹⁵ Art. 26 du règlement « Rome II ».

²⁹⁶ Cf. art. 2 de la Convention de La Haye du 4 mai 1971.

²⁹⁷ Art. 18 du règlement « Rome II ».

responsable, l'assureur étranger, son représentant chargé du règlement des sinistres, le Bureau belge des assureurs automobiles ou encore le Fonds commun de garantie belge), tandis qu'en cas d'action judiciaire, le choix revient à la victime de porter son action devant les juridictions d'un État plutôt qu'un autre (selon le lieu de l'accident, son domicile, celui du responsable ou encore de son assureur), là où le plus souvent la loi applicable sera celle du lieu de l'accident, laquelle déterminera l'appréciation des responsabilités et la réparation du dommage, mais aussi la compétence matérielle des juridictions internes²⁹⁸. Ces choix aussi complexes soient-ils sont stratégiques dès lors qu'ils sont susceptibles d'influencer la solution qui sera donnée au litige et *in fine* la réparation du dommage subi. Pour l'illustrer, prenons un cas concret ayant donné lieu à un jugement définitif du 8 janvier 2020 (coulé en force de chose jugée) du tribunal de police de Namur²⁹⁹, développé ci-après.

28. Cas pratique. Les faits à l'origine du litige soumis au tribunal peuvent être résumés comme suit : « Le 2 décembre 2016, un accident de la circulation est survenu au Grand-Duché de Luxembourg, impliquant le véhicule de Madame G. (demanderesse) immatriculé [...] (Belgique) et le véhicule de Monsieur L. immatriculé [...] (France) et assuré auprès de la SA de droit français PACIFICA (défenderesse). C'est la SA DEKRA BELGIUM qui a géré la phase amiable de ce sinistre en tant que représentante belge de la défenderesse, en collaboration avec la SA DEKRA FRANCE qui est le centre de coordination pour la défenderesse. Le 6 décembre 2016, la SA FIDEA, assureur en protection juridique de Madame G., a envoyé une lettre à la SA DEKRA BELGIUM indiquant qu'elle estimait Monsieur L. responsable de l'accident litigieux et l'invitant à faire part de son point de vue [...]. Le 27 décembre 2016, la SA DEKRA FRANCE a informé la SA DEKRA BELGIUM de ce qu'elle avait ouvert un dossier et avait demandé à la SA PACIFICA de lui confirmer la garantie ainsi que de lui adresser la déclaration d'accident de Monsieur L. [...]. Le 7 février 2017, la SA FIDEA a communiqué à la SA DEKRA BELGIUM le rapport d'expertise de Monsieur l'Expert S. ainsi que le décompte du dommage causé au véhicule de Madame G., suivi d'un rappel de cette communication en date du 28 février 2017 [...]. Le 3 mars 2017, la SA DEKRA BELGIUM a informé la SA FIDEA que la couverture du sinistre ne lui avait pas encore été confirmée et lui a demandé l'envoi de photos en couleur des dégâts ainsi que la preuve d'un poste du dommage réclamé [...]. Le 3 mars 2017, la SA DEKRA BELGIUM a adressé le rapport d'expertise à la SA DEKRA FRANCE, lui demandant si les garanties étaient acquises et si la déclaration de l'assuré de la défenderesse

²⁹⁸ Ainsi, en Belgique, l'action en indemnisation des conséquences d'un accident de la circulation sera portée devant le tribunal de police (*cf.* art. 601bis du Code judiciaire), tandis que celle tendant à voir appliquer les sanctions prévues en cas de réaction tardive à la demande d'indemnisation relève davantage de la compétence du tribunal de première instance (*cf.* Pol. Flandre orientale (div. Gand), 26 juin 2017, *JJ.Pol.*, 2018, n° 2, p. 100, précité).

²⁹⁹ Pol. Namur (div. Namur), 8 janvier 2020, R.G. n° 19A1, inédit.

lui était parvenue [...]. Le 6 mars 2017, la SA FIDEA a communiqué à la SA DEKRA BELGIUM la réduction du montant de sa réclamation et lui a envoyé les photos en couleur des dégâts le 10 mars 2017 [...]. Le 28 avril 2017, la SA DEKRA BELGIUM a rappelé son courrier du 3 mars 2017 à la SA DEKRA FRANCE, lui communiquant par ailleurs les photos des dégâts [...]. Le 19 mai 2017, la SA FIDEA a envoyé un courrier recommandé à la SA DEKRA BELGIUM : – faisant état de ce qu'elle n'avait pas reçu de proposition de règlement ou une réponse motivée à son avis du 6 décembre 2016, alors pourtant qu'elle avait reçu dans l'intervalle plusieurs lettres dans lesquelles la SA DEKRA BELGIUM avait indiqué qu'elle était en attente d'informations (confirmation de la couverture et version de l'assuré) auprès de sa mandante (la défenderesse), – et lui annonçant l'arrivée à échéance du délai de trois mois pour prendre position, conformément à la IV^e directive 2000/26/CE du 16 mai 2000, ainsi que l'application d'une pénalité qui serait due sur base ladite directive de 250 € par jour de retard [...]. Le 16 juin 2017, la SA DEKRA BELGIUM a rappelé ses courriers du 3 mars 2017 et du 28 avril 2017 à la SA DEKRA FRANCE, qui en a reçu à nouveau rappel en date du 9 août 2017, l'informant de ce que la SA FIDEA demandait l'application des sanctions découlant de la IV^e directive 2000/26/CE du 16 mai 2000 [...]. Le 9 octobre 2017, la SA DEKRA FRANCE a confirmé à la SA DEKRA BELGIUM que la garantie était acquise [...]. Le 11 octobre 2017, le conseil de Madame G. a mis en demeure la SA DEKRA BELGIUM de satisfaire au paiement des indemnités qui seraient dues sur base de l'article 14, § 2, de la loi belge du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, soit une somme de 36.500 € équivalente à 250 € par jour depuis la date du 19 mai 2017 (146 jours) [...]. Le 11 octobre 2017, par lettre adressée au conseil de Madame G., la SA DEKRA BELGIUM a apporté une réponse motivée aux éléments invoqués dans la demande de la SA FIDEA sur base des informations dont elle disposait (en l'absence de la déclaration de Monsieur L.) [...]. Le 11 octobre 2017, la SA DEKRA BELGIUM a communiqué le courrier du même jour du conseil de Madame G. à la SA DEKRA FRANCE, en enjoignant cette dernière de lui donner d'urgence ses instructions [...]. Le 27 octobre 2017, le conseil de Madame G. a contesté les éléments avancés par la SA DEKRA BELGIUM quant à la responsabilité de l'accident, l'enjoignant d'indemniser les dégâts au véhicule et de payer les montants qui seraient dus en application de la IV^e directive 2000/26/CE du 16 mai 2000 à titre de pénalité [...]. Le 15 janvier 2018, le dommage au véhicule de Madame G. a été indemnisé par la SA DEKRA BELGIUM selon le droit luxembourgeois à concurrence d'un montant de 3.340,50 € [...]. [...] Le 21 novembre 2018, Madame G. a assigné la défenderesse devant le Tribunal de céans en paiement d'une indemnité de 36.750 €, couvrant la période comprise entre le 19 mai 2017 et le 12 octobre 2017 (147 jours), sur pied de l'article 14, § 2, de la loi belge du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la

responsabilité en matière de véhicules automoteurs, transposant en droit belge la IV^e directive 2000/26/CE du 16 mai 2000.»³⁰⁰

29. Analyse juridique. Dans cette affaire, le tribunal a détaillé le cheminement de son analyse juridique ainsi que suit :

« La première question à laquelle le Tribunal doit répondre est la suivante : quel est le droit applicable dès lors que la réponse à cette question conditionne celle de la compétence des juridictions de l'ordre judiciaire belge.

L'accident litigieux est survenu au Grand-Duché de Luxembourg ; il impliquait le véhicule de Madame G. immatriculé en Belgique, et le véhicule de Monsieur L., immatriculé en France.

La IV^e directive 2000/26/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 mai 2000 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs et modifiant les directives 73/239/CEE et 88/357/CEE du Conseil n'est plus en vigueur dès lors qu'elle a été remplacée par la directive codificatrice 2009/103/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 septembre 2009 concernant l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs et le contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité, qui en a repris les dispositions conformément au tableau de correspondance figurant à l'annexe II.

La directive 2009/103/CE du 16 septembre 2009 prévoit en son article 22 (article 4, § 6, de la IV^e directive 2000/26/CE du 16 mai 2000) : «Les États membres prévoient des obligations assorties de sanctions financières efficaces et systématiques appropriées ou de sanctions administratives équivalentes afin d'assurer que, dans un délai de trois mois à compter de la date à laquelle la personne lésée présente sa demande d'indemnisation, soit directement à l'entreprise d'assurance de la personne ayant causé l'accident soit à son représentant chargé du règlement des sinistres : a) l'entreprise d'assurance de la personne ayant causé l'accident ou son représentant chargé du règlement des sinistres est tenu de présenter une offre d'indemnisation motivée, dans le cas où la responsabilité n'est pas contestée et où le dommage a été quantifié, ou b) l'entreprise d'assurance à qui la demande d'indemnisation a été présentée ou son représentant chargé du règlement des sinistres est tenu de donner une réponse motivée aux éléments invoqués dans la demande, dans les cas où la responsabilité est rejetée ou n'a pas été clairement établie ou lorsque le dommage n'a pas été entièrement quantifié».

En son article 27, elle dispose : «Les États membres déterminent le régime de sanctions applicables aux violations des dispositions nationales qu'ils adoptent en application de la présente directive, en prenant toute

³⁰⁰ Pol. Namur (div. Namur), 8 janvier 2020, R.G. n° 19A1, précité, pp. 2-4.

mesure nécessaire pour assurer la mise en œuvre de celles-ci. Les sanctions ainsi prévues doivent être effectives, proportionnelles et dissuasives. Les États membres notifient ces dispositions ainsi que toute modification les concernant à la Commission au plus tard le 20 juillet 2002 ainsi que, dès que possible, toute modification ultérieure les concernant”.

La IV^e directive 2000/26/CE du 16 mai 2000, telle qu'elle a été remplacée par la directive codificatrice 2009/103/CE du 16 septembre 2009, consacre donc l'obligation de principe pour le représentant chargé du règlement des sinistres de l'entreprise d'assurance du véhicule dont la circulation a causé l'accident de l'État membre où réside la personne lésée de donner une réponse motivée aux éléments invoqués dans la demande d'indemnisation de cette dernière dans un délai de trois mois à compter de la date de ladite demande d'indemnisation.

Par contre, la IV^e directive 2000/26/CE du 16 mai 2000 et la directive 2009/103/CE du 16 septembre 2009 n'ont pas assorti cette obligation de sanctions particulières, laissant le soin aux États membres de déterminer le régime de sanctions applicables en cas de violation de ladite obligation transposée en droit national conformément à la directive.

La Belgique a adapté la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs aux fins de transposer la IV^e directive 2000/26/CE du 16 mai 2000 dont le contenu a été repris par la directive 2009/103/CE du 16 septembre 2009.

En son article 14, la loi belge du 21 novembre 1989 prévoit : “§ 1^{er}. Dans un délai de trois mois à compter de la date à laquelle la personne lésée a présenté sa demande d'indemnisation, l'entreprise d'assurances de la personne qui a causé l'accident ou l'entreprise d'assurances du propriétaire, du détenteur ou conducteur du véhicule impliqué dans l'accident au sens de l'article 29bis, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, ou leur représentant chargé du règlement des sinistres est tenu de donner une réponse motivée aux éléments invoqués dans la demande lorsque : – la responsabilité ou l'application de l'article 29bis est contestée ou n'a pas été clairement établie, ou que – le dommage est contesté ou n'est pas entièrement quantifié ou quantifiable. § 2. Si aucune réponse motivée n'est donnée dans le délai de trois mois visé au § 1^{er}, l'assureur est de plein droit tenu au paiement d'une somme forfaitaire de 250 euros par jour. Cette somme est due à partir de celui des deux jours suivants qui viendra en premier lieu : 1^o) le jour où la personne lésée a rappelé, par lettre recommandée ou par tout autre moyen équivalent, à l'assureur l'échéance du délai visé au § 1^{er} ; 2^o) le jour où l'assureur a été averti par le Fonds commun de Garantie en application de l'article 19bis-13, § 1^{er}, alinéa 2, 1^o). Cette somme cesse d'être due le jour suivant celui de la réception de la réponse motivée ou de l'offre motivée d'indemnisation par la personne lésée”.

Le Grand-Duché de Luxembourg [a adapté la loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs aux fins de transposer la IV^e directive 2000/26/CE du 16 mai 2000 dont le contenu a été repris par la directive 2009/103/CE du 16 septembre 2009.

En son article 9, § 1^{er}, la loi luxembourgeoise du 16 avril 2003 prévoit : “L’assureur ou le représentant chargé du règlement des sinistres est tenu de présenter à toute personne lésée dans un délai de trois mois à compter de la date à laquelle cette dernière a présenté sa demande d’indemnisation : – soit une offre d’indemnisation motivée, dans le cas où la responsabilité n’est pas contestée et où le dommage a été quantifié ; – soit une réponse motivée aux éléments invoqués dans la demande dans les cas où la responsabilité est rejetée ou n’a pas été clairement établie ou lorsque le dommage n’a pas été entièrement quantifié”.

En son article 27, la loi luxembourgeoise du 16 avril 2003 prévoit en outre : “Les infractions aux dispositions des articles 9 et 23 peuvent être frappées par des sanctions prévues à l’article 46 de la loi modifiée du 6 décembre 1991 sur le secteur des assurances”, tandis que cet article 46 de la loi luxembourgeoise modifiée du 6 décembre 1991 sur le secteur des assurances (version coordonnée du 12 juillet 2013) précise : “1. Les entreprises d’assurances peuvent être frappées par le Commissariat d’une amende d’ordre qui ne peut pas dépasser 25.000 (vingt-cinq mille) euros pour toutes infractions à la présente loi ainsi qu’à la législation régissant le contrat d’assurance, à leurs règlements d’exécution et aux instructions du Commissariat. Le maximum de l’amende d’ordre peut être doublé en cas de récidive. 2. Le Commissariat peut prononcer, soit à la place, soit en sus de l’amende d’ordre, l’une des sanctions suivantes : a) l’avertissement ; b) le blâme ; c) l’interdiction d’effectuer certaines opérations et toutes autres limitations dans l’exercice de l’activité ; d) la suspension temporaire d’un ou de plusieurs dirigeants de l’entreprise. 3. Le ministre peut prononcer, soit à la place, soit en sus de l’amende d’ordre, l’une des sanctions suivantes : a) le retrait d’agrément du dirigeant suivant les modalités de l’article 110 ; b) le retrait total ou partiel d’agrément de l’entreprise suivant les modalités de l’article 51. Le ministre statue sur simple requête du Commissariat après instruction préalable faite par ce dernier. 4. Dans les cas visés au présent article, le ministre ou le Commissariat statue après une procédure contradictoire, l’entreprise entendue en ses moyens de défense ou dûment appelée par lettre recommandée à la poste. L’entreprise peut se faire assister ou représenter. 5. Toutes les sanctions prévues au présent article sont également applicables aux infractions à la législation concernant la lutte contre le blanchiment de capitaux et le financement du terrorisme, à ses règlements d’exécution et aux instructions du Commissariat en la matière. Dans le cas d’une telle infraction, le maximum de l’amende d’ordre prévue au 1^{er} paragraphe, alinéa 1^{er}, est porté à 250.000 euros. 6. Le Commissariat peut rendre publiques les sanctions prononcées en vertu du présent article, à moins que cette publication ne risque de perturber gravement le secteur des assurances ou de causer un préjudice disproportionné aux parties en cause. 7. Dans le cadre de l’accomplissement des missions définies à l’article 2 points 1, 2, 4, 4.a, 4.b et 5 de la présente loi, le Commissariat peut imposer une astreinte contre les personnes soumises à sa surveillance, afin d’inciter ces personnes à se conformer aux injonctions du Commissariat. Le montant de l’astreinte par jour à raison du manquement constaté ne peut être

supérieur à 1.250 euros, sans que le montant total imposé à raison du manquement constaté ne puisse dépasser 25.000 euros”.

La loi luxembourgeoise modifiée du 6 décembre 1991 sur le secteur des assurances a été abrogée et remplacée par la loi luxembourgeoise du 7 décembre 2015 sur le secteur des assurances (version coordonnée au 1^{er} octobre 2018), entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2016, qui prévoit en son article 303, intitulé “sanctions et autres mesures administratives” : “1. Les personnes morales soumises à la surveillance du CAA (Commissariat aux assurances) et les membres de l’organe de direction, les dirigeants effectifs ou les autres personnes responsables d’une infraction de ces personnes morales ainsi que les personnes physiques soumises à cette même surveillance peuvent se voir infliger par le CAA : (i) une amende d’ordre de 250.000 euros, pour les entreprises d’assurance et de réassurance, et (ii) une amende d’ordre de 50.000 euros, pour les autres personnes physiques ou morales soumises à la surveillance du CAA pour : a) toute infraction à la présente loi et à ses règlements d’exécution ; b) toute infraction à la loi modifiée du 27 juillet 1997 sur le contrat d’assurance et à ses règlements d’exécution ; c) toute infraction à la loi sur les comptes annuels et à ses règlements d’exécution ; d) toute infraction à la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l’assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs et à ses règlements d’exécution ; e) (supprimé par la loi du 13 février 2018) ; f) tout non-respect des instructions du CAA ; g) tout refus de fournir les documents comptables ou autres renseignements demandés ; h) toute fourniture de documents ou de renseignements qui se révèlent être incomplets, inexacts ou faux ; i) toute infraction aux règles régissant la publication des bilans et situations comptables ; j) toute obstruction à l’exercice des pouvoirs de surveillance, d’inspection et d’enquête du CAA ; k) tout comportement de nature à mettre en péril la gestion saine et prudente de l’établissement concerné. Le maximum de l’amende d’ordre peut être doublé en cas de récidive dans les 5 ans à partir de la dernière sanction devenue définitive. 2. Le CAA peut prononcer, soit à la place, soit en sus de l’amende d’ordre, l’une des sanctions suivantes : a) l’avertissement ; b) le blâme ; c) l’interdiction d’effectuer certaines opérations et toutes autres limitations dans l’exercice de l’activité ; d) la suspension temporaire d’un ou de plusieurs dirigeants de la personne morale sous le contrôle du CAA ; e) la désimmatriculation d’un intermédiaire d’assurance à titre accessoire du registre des distributeurs. 2bis. Les sanctions et autres mesures administratives énoncées aux paragraphes 1^{er} et 2 sont également d’application : (i) aux intermédiaires non luxembourgeois actifs sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg en régime de libre établissement en cas d’infraction aux dispositions des chapitres V et VI de la directive (UE) 2016/97 ; (ii) aux intermédiaires non luxembourgeois actifs sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg]³⁰¹ soit en régime de libre prestation de services, soit en régime de libre établissement en cas d’infractions aux dispositions visées à l’article 295-4. 3. Si après plusieurs avertissements, une personne agréée

³⁰¹ Cf. conclusions de la défenderesse.

au titre de la présente loi ne remédie pas aux problèmes, ne remplit pas ou plus les conditions d'accès et d'exercice ou si les manquements sont particulièrement graves, le ministre peut prononcer, soit à la place, soit en sus de l'amende d'ordre, l'une des sanctions suivantes : a) le retrait d'agrément du dirigeant ; b) le retrait total ou partiel d'agrément de l'entreprise d'assurance ou de réassurance suivant les modalités de l'article 131 ; c) le retrait d'agrément d'un intermédiaire d'assurances ou de réassurances ou d'un PSA. Le ministre peut également retirer l'agrément accordé aux personnes visées au présent article, si l'agrément a été obtenu au moyen de fausses déclarations ou par tout autre moyen irrégulier ou si ces personnes manquent gravement aux dispositions d'une loi pénale luxembourgeoise. Le ministre statue sur simple requête du CAA après instruction préalable faite par ce dernier. 4. Dans les cas visés au présent article, le ministre ou le CAA statuent après une procédure contradictoire, la personne entendue en ses moyens de défense ou dûment appelée par lettre recommandée à la poste. La personne peut se faire assister ou représenter”.

Comme le relève très justement la défenderesse, c'est à tort que Madame G. fait application de l'article 14, § 2, de la loi belge du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs. C'est en effet l'article 10 § 2 de la loi luxembourgeoise du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs qui trouve à s'appliquer *in specie*. Pour les raisons énoncées ci-après, ce sont bel et bien les dispositions de droit luxembourgeois qui sont applicables à l'obligation litigieuse.

En effet, le Règlement 864/2007 du Parlement européen et du Conseil du 11 juillet 2007 sur la loi applicable aux obligations non contractuelles, dit “Rome II” dispose en son article 4 ce qui suit : “Sauf dispositions contraires du présent règlement, la loi applicable à une obligation non contractuelle résultant d'un fait dommageable est celle du pays où le dommage survient, quel que soit le pays où le fait générateur du dommage se produit et quels que soient le ou les pays dans lesquels des conséquences indirectes de ce fait surviennent”.

L'obligation litigieuse dont Madame G. entend recevoir exécution à charge de la défenderesse n'est pas d'une nature contractuelle (ne découlant pas d'un contrat conclu entre parties mais de la loi) et concerne la matière civile et commerciale au sens du Règlement.

Le Règlement 864/2007 du 11 juillet 2007 trouve à s'appliquer dès lors que l'obligation litigieuse entre ainsi dans son champ d'application, conformément à l'article 1^{er} dudit Règlement qui dispose : “Le présent règlement s'applique, dans les situations comportant un conflit de lois, aux obligations non contractuelles relevant de la matière civile et commerciale”.

Le fait générateur du dommage subi par Madame G. est l'accident qui a eu lieu le 2 décembre 2016 au Grand-Duché de Luxembourg et qui résulte de la faute commise par Monsieur L.

Le dommage qui est résulté de ce fait générateur pour Madame G. a été intégralement indemnisé selon les critères applicables en droit luxembourgeois [...] ; ce paiement d'un montant de 3.340,50 euros n'a donné lieu à aucune contestation.

La présente action de la demanderesse ne concerne ni la réparation du dommage qu'elle a subi (celui-ci ayant été complètement indemnisé) ni la réclamation de dommages et intérêts en réparation d'un quelconque préjudice distinct qu'elle aurait subi ; elle concerne l'application d'une disposition légale transposant une directive européenne sanctionnant spécifiquement et différemment selon le droit national de chaque État membre le défaut de réponse motivée par le représentant de la défenderesse dans un délai de trois mois à compter de la demande d'indemnisation qui lui aurait été formulée.

Cette obligation a été imposée aux entreprises d'assurance et à leurs représentants par le législateur européen, non pas pour créer la possibilité pour les personnes lésées d'obtenir la réparation d'un dommage distinct, mais pour accélérer le processus d'indemnisation de leur dommage initial.

Il est en effet précisé au considérant n° 40 de la directive 2009/103/CE du 16 septembre 2009 (considérant n° 18 de la IV^e directive 2000/26/CE du 16 mai 2000) : "Il convient non seulement de garantir que l'entreprise d'assurance a un représentant dans l'État de résidence de la personne lésée, mais aussi de garantir le droit spécifique de la personne lésée d'obtenir le règlement du litige dans les meilleurs délais".

Pour rappel, l'article 27 de la directive 2009/103/CE du 16 septembre 2009 (article 12 de la IV^e directive 2000/26/CE du 16 mai 2000) dispose : "Les États membres déterminent le régime de sanctions applicables aux violations des dispositions nationales qu'ils adoptent en application de la présente directive, en prenant toute mesure nécessaire pour assurer la mise en œuvre de celles-ci".

C'est ainsi qu'au Grand-Duché de Luxembourg, en application des articles 27 de la loi luxembourgeoise du 16 avril 2003 et 303 de la loi luxembourgeoise du 7 décembre 2015 (remplaçant l'article 46 de la loi luxembourgeoise du 6 décembre 1991), est mise en place une procédure spécifique de sanctions administratives devant le Commissariat aux assurances (l'entreprise d'assurance est entendue en ses moyens de défense ou dûment appelée par lettre recommandée à la poste ; elle peut se faire assister ou représenter ; aux termes de cette procédure, le Commissariat aux assurances peut prononcer, soit à la place, soit en sus d'une amende, l'une des sanctions que sont l'avertissement, le blâme, l'interdiction d'effectuer certaines opérations et toutes autres limitations dans l'exercice de l'activité, la suspension temporaire d'un ou de plusieurs dirigeants de la personne morale sous son contrôle et la désimmatriculation d'un intermédiaire d'assurance à titre accessoire du registre des distributeurs).

L'action de la demanderesse devant le Tribunal de céans concerne incontestablement des conséquences indirectes du sinistre survenu en date du 2 décembre 2016 au Grand-Duché de Luxembourg. L'obligation

dont la partie demanderesse entend recevoir exécution devant le Tribunal de céans est indissociablement liée à la survenance de l'accident du 2 décembre 2016 en manière telle qu'elle en constitue indirectement et indéniablement une conséquence puisque sans l'accident, le représentant de la défenderesse n'aurait pas été tenu de répondre à la demande qui lui a été adressée dans le délai de trois mois.

La demanderesse ne peut donc pas être suivie lorsqu'elle conteste le lien de causalité entre l'accident et l'application des sanctions découlant de la IV^e directive en exposant que ce lien serait rompu par la faute propre de la SA DEKRA BELGIUM (et ce dans le but d'échapper à l'application du droit luxembourgeois). Qui plus est, en choisissant délibérément d'intenter son action devant le Tribunal de Police, la demanderesse a manifestement considéré que son action relevait de la compétence de ce dernier et que l'objet de sa demande constituait dès lors une conséquence de l'accident de la circulation survenu au Grand-Duché du Luxembourg.

En son article 4, le Règlement 864/2007 du 11 juillet 2007 précise expressément : "la loi applicable à une obligation non contractuelle résultant d'un fait dommageable est celle du pays où le dommage survient, quel que soit le pays où le fait générateur du dommage se produit et quels que soient le ou les pays dans lesquels des conséquences indirectes de ce fait surviennent".

Il convient d'avoir exclusivement égard au lieu de survenance du dommage résultant directement du fait dommageable pour déterminer la loi applicable à l'obligation extracontractuelle qui en découle.

La responsabilité de Monsieur L. a été déterminée conformément au droit luxembourgeois et le dommage au véhicule de Madame G. a de la même manière été indemnisé par la SA DEKRA BELGIUM selon le droit luxembourgeois.

L'action extracontractuelle de Madame G. doit dès lors être examinée au regard du droit luxembourgeois, conformément au Règlement 864/2007 du 11 juillet 2007 et à la directive 2009/103/CE du 16 septembre 2009, qui reprend les dispositions de la IV^e directive 2000/26/CE du 16 mai 2000.

En conséquence, les juridictions de l'ordre judiciaire belge sont incompétentes pour connaître de la présente action.

Par ces motifs, le tribunal, statuant contradictoirement, dit la demande de Madame G. irrecevable, les juridictions de l'ordre judiciaire belge (dont le Tribunal de céans) étant incompétentes. Lui délaisse les frais de son action et la condamne à payer à la SA de droit français PACIFICA les dépens (soit 2.400 euros à titre d'indemnité de procédure).³⁰²

30. Synthèse. Il résulte de ce jugement que, par l'identification de la loi applicable au litige, le tribunal de police a, par le recours aux Conventions

³⁰² Pol. Namur (div. Namur), 8 janvier 2020, R.G. n° 19A1, précité, pp. 4-8.

internationales précitées, considéré qu'*in casu*, l'ordre judiciaire belge était incompétent pour connaître de l'action de la personne lésée (belge) diligentée à l'encontre de l'assureur étranger (français) tendant à l'application des sanctions prévues en cas de réaction tardive à la demande d'indemnisation par le représentant (belge) chargé du règlement des sinistres à la suite d'un accident de la circulation survenu à l'étranger (Grand-Duché de Luxembourg) et impliquant un véhicule ayant son stationnement habituel à l'étranger (France). En termes de motivation, le tribunal a notamment tenu compte du choix procédural de la personne lésée de citer l'assureur étranger devant le tribunal de police (et non devant le tribunal de première instance) pour considérer la mise en œuvre des sanctions de la IV^e directive 2000/26/CE comme une conséquence (indirecte) de l'accident (et non une action distincte fondée sur une faute propre du représentant chargé du règlement du sinistre, auquel cas le dommage aurait pu être considéré comme survenu en Belgique, entraînant l'application de la loi belge et dès lors, la compétence des juridictions de l'ordre judiciaire belge).

Cet exemple démontre l'importance des choix procéduraux et de la stratégie adoptée par la personne lésée dans sa quête d'indemnisation, chaque choix comportant ses propres enjeux, facilités et difficultés, à apprécier selon chaque situation.

Conclusion

31. Vers une amélioration de la situation des personnes lésées.

Le fait qu'un accident de la circulation présente un ou plusieurs éléments d'extranéité comporte son lot de difficultés (linguistiques, juridictionnelles, temporelles...) pour les personnes lésées. Le système d'indemnisation qui a progressivement été mis en place au niveau européen aspire à améliorer leur situation en un tel contexte. Ainsi, la victime (belge) peut-elle s'adresser dans sa langue à différents intervenants nationaux selon le cas : le représentant (belge) chargé du règlement des sinistres ; le Bureau (belge) des assureurs automobiles ; le Fonds commun de garantie (belge). Chacun, investi de missions propres, est tenu de répondre à la personne lésée « dans les meilleurs délais »³⁰³. Néanmoins, l'identification du bon interlocuteur n'est pas une mince affaire³⁰⁴, d'où l'importance de pouvoir bénéficier de conseils éclairés³⁰⁵.

³⁰³ Cf. considérants de la IV^e directive 2000/26/CE, et les délais prévus par la loi du 21 novembre 1989.

³⁰⁴ Cf. not. Ph. GALAND et P.-A. LAZARSKI, « Le Fonds commun de garantie belge et le Bureau belge des assureurs automobiles : télescopage ou complémentarité ? », *op. cit.*, p. 128.

³⁰⁵ Notamment en vue d'éviter la prescription de son action contre le véritable débiteur ; B. CEULEMANS et A. CHARLIER, « L'accident de la circulation présentant un élément d'extranéité : le *Rubik's cube* de la circulation routière », *op. cit.*, p. 53.

Si la loi applicable à l'action de la victime d'un tel accident semble plus évidente au regard de la Convention de La Haye (loi du lieu de l'accident), certaines situations appellent plus de nuances, tandis que d'autres relèvent du champ d'application du règlement « Rome II ». À cet égard, les disparités entre les droits nationaux peuvent emporter des conséquences importantes en termes d'appréciation des responsabilités, mais aussi et surtout en termes d'évaluation et de réparation du dommage³⁰⁶, ce dont il faut être conscient.

Quant aux juridictions internationalement compétentes pour connaître d'une demande d'indemnisation résultant d'un tel accident, le règlement « Bruxelles Ibis » et la Convention « Lugano bis » offrent aux victimes plusieurs chefs de compétence de principe : le lieu de l'accident, le domicile du responsable, celui de l'assureur ou encore celui de la personne lésée. Si ceux-ci rapprochent la personne lésée de son for national, c'est sans échapper à l'application potentielle du droit étranger dont il lui appartiendra d'éclairer la juridiction saisie.

Tel que nous l'avons illustré à l'appui de la jurisprudence³⁰⁷, ces nombreuses possibilités appellent inévitablement des choix procéduraux qu'il convient d'élaborer avec stratégie, tant leurs conséquences sont d'importance sur la solution apportée au litige.

Au vu de la complexité de la matière et de ses enjeux, il apparaît dès lors plus que déterminant pour les personnes lésées de s'entourer (et s'adresser) des (aux) bonnes personnes, soit celles formées aux spécificités du système, pour parvenir à obtenir leur (correcte) indemnisation au gré des démarches/délais/procédures découlant de l'accident de la circulation à dimension internationale dont elles ont été victimes.

³⁰⁶ Seule l'exception d'ordre public permet de relativiser ces divergences ; cf. art. 10 de la Convention de La Haye du 4 mai 1971 et art. 26 du règlement « Rome II ».

³⁰⁷ Cf. Pol. Namur (div. Namur), 8 janvier 2020, R.G. n° 19A1, précité.