

RESEARCH OUTPUTS / RÉSULTATS DE RECHERCHE

Questions et difficultés pratiques liées à l'intervention du Fonds commun de garantie belge et du Bureau belge des assureurs automobiles

Colette, Patrice; Devillers, Charles

Published in:
Le pli juridique

Publication date:
2023

Document Version
le PDF de l'éditeur

[Link to publication](#)

Citation for pulished version (HARVARD):

Colette, P & Devillers, C 2023, 'Questions et difficultés pratiques liées à l'intervention du Fonds commun de garantie belge et du Bureau belge des assureurs automobiles', *Le pli juridique*, numéro 66, pp. 44-48.

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 et difficultés pratiques liées à l'intervention du Fonds commun de garantie belge et du Bureau belge des assureurs automobiles

Introduction

Le Fonds commun de garantie belge (FCGB) et le Bureau belge des assureurs automobiles (BBAA) constituent des intervenants incontournables en matière d'accidents de la circulation. Que ce soit dans un contexte national ou international¹, le FCGB a vocation à intervenir dans des hypothèses où généralement aucun assureur ne couvre le sinistre. Assimilé à un assureur envers la personne lésée², le BBAA représente, quant à lui, un acteur de choix lorsque l'accident survient en Belgique impliquant un véhicule étranger.

En pratique, il n'est cependant pas toujours aisé de se prévaloir de leur intervention, tant le système mis en place se révèle complexe. Notre propos, qui se veut résolument synthétique et pratique, tendra à éclaircir certaines des questions qui se posent en la matière, sans prétendre à l'exhaustivité. Après avoir rappelé les missions et les conditions d'intervention de ces deux organismes (I), nous évoquerons alors quelques difficultés pratiques en envisageant leur solution (II).

I. Missions et conditions d'intervention

Le FCGB et le BBAA sont institués en vertu de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs et agréés par l'arrêté royal du 12 avril 2004³. Ils sont financés par les assureurs de responsabilité civile automobile⁴. Leur fonctionnement est déterminé par l'arrêté royal du 11 juillet 2003⁵, auquel il ne faut pas manquer de se référer pour cerner au mieux leurs missions et conditions d'intervention.

A. Le Bureau belge des assureurs automobiles

En tant qu'ASBL créée en 1957, le BBAA a pour mission de réparer les dommages causés en Belgique par des véhicules automoteurs ayant leur stationnement habituel à l'étranger⁶.

En parallèle, il est chargé de la délivrance, à ses nationaux, du certificat international d'assurance (« carte verte/blanche »).

Son instauration participe de la réalisation des objectifs européens de libre circulation des biens et des personnes, tout en assurant aux personnes lésées un interlocuteur national. Corollaire de la disparition du contrôle obligatoire d'assurance aux frontières des États concernés, assortie d'une « présomption réfragable d'assurance » sur leur territoire⁷, le système des « bureaux nationaux d'assurance »⁸ permet à la victime de saisir, dans sa langue, son bureau national plutôt que le responsable ou son assureur étranger.

En vertu du Règlement général du Conseil des bureaux du 30 mai 2002⁹, chaque bureau national se porte ainsi 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 non¹⁰, à charge pour le Bureau ayant indemnisé de se faire rembourser par l'assureur (ou le fonds de garantie) de l'État sur le territoire duquel le véhicule responsable ou impliqué a son stationnement habituel¹¹.

La notion de stationnement habituel du véhicule est dès lors cardinale pour déterminer la compétence d'un bureau national. Elle renvoie, de manière générale, au territoire de l'État dont le véhicule porte la plaque d'immatriculation, que celle-ci soit temporaire ou permanente¹². Néanmoins, encore faut-il que le véhicule puisse être identifié. Plusieurs difficultés se posent à cet égard, de même qu'en présence d'un véhicule qui ne porte pas de plaque d'immatriculation ou dont la plaque ne correspond pas/plus audit véhicule (*infra*). En matière de preuve, « si les déclarations des témoins

1 Pour une analyse plus approfondie, voy. Ch. DEVILLERS, « Questions de droit international privé en matière d'accidents de la circulation », in Ch. BAUDENELLE et al. (dir.), *Roulage, responsabilité et expertise : morceaux choisis*, coll. du barreau de Dinant, Limal, Anthemis, 2023, pp. 157-210.

2 Art. 2, § 2, al. 2, de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, *M.B.*, 8 décembre 1989; Cass. (1^{re} ch.), 25 avril 2013, R.G. n° C.11.0745.F, *J.L.M.B.*, 2014, liv. 42, p. 1995, *Bull. Ass.* 2013, liv. 4, p. 443, *C.R.A.*, 2013, liv. 4, p. 6, obs. J. MUYLDERMANS.

3 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.

4 Art. 19bis-4 de la loi du 21 novembre 1989 préc.

5 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.

6 Art. 19bis-1 de la loi du 21 novembre 1989 préc.

7 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 : 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 Vatican (art. 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).

8 Consacré par la directive n° 72/166/CEE du Conseil européen 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.*, L.103/1.

9 Règlement général du Conseil des Bureaux adopté par l'Assemblée générale de Crète le 30 mai 2002 et mis à jour à Bruxelles le 24 septembre 2020.

10 H. DE RODE, *L'assurance de la responsabilité civile automobile*, Liège, Wolters Kluwer, 2022, p. 149 et pp. 154-155.

11 Art. 5 du règlement général du 30 mai 2002 préc.; Rapport annuel de 2020 présenté à l'Assemblée générale ordinaire du 27 mai 2021 du Bureau belge des assureurs automobiles, p. 7.

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

présentent trop de contradictions et d'incertitudes quant à la marque et l'immatriculation du véhicule impliqué, la victime échoue(ra) à démontrer les faits invoqués à l'appui de sa demande contre le BBAA»¹³.

Notons qu'à la différence de l'éventuel correspondant de l'assureur étranger¹⁴, le BBAA peut valablement être cité ou intervenir volontairement dans le cadre d'une procédure judiciaire¹⁵.

B. Le Fonds commun de garantie belge

En tant qu'association d'assurance mutuelle, le FCGB est investi de deux principales missions¹⁶. La première consiste en l'information à fournir aux personnes lésées d'accidents de la circulation (1). La seconde résulte de l'indemnisation des dommages causés par un véhicule automoteur dans neuf hypothèses (2).

1. Mission d'information

Le FCGB tient un registre contenant plusieurs types d'informations qu'il est chargé de collecter concernant les véhicules ayant leur stationnement habituel en Belgique, les assureurs couvrant la responsabilité civile des véhicules terrestres automoteurs européens et les représentants chargés du règlement des sinistres désignés par ces assureurs¹⁷.

Toute personne impliquée dans un accident de la circulation routière (ainsi que ses ayants droit) dispose d'un droit d'accès à ce registre en vue d'obtenir certaines informations concernant tout véhicule impliqué dans l'accident¹⁸. La demande d'information doit être introduite¹⁹ dans un délai de *sept ans* après l'accident, lequel doit être survenu dans l'Union européenne ou sur le territoire d'un État adhérent au système des bureaux, en cause d'un véhicule automoteur ayant son stationnement habituel dans un État membre²⁰. Le FCGB

est alors tenu de transmettre l'information « dans les meilleurs délais »²¹.

2. Mission d'indemnisation

Toute personne lésée peut obtenir du FCGB la réparation des dommages causés par un véhicule automoteur dans neuf hypothèses spécifiques²² :

1. faillite de l'assureur ;
2. défaut d'agrément de l'assureur ;
3. cas fortuit ;
4. vol, violence ou recel ;
5. absence de réponse motivée de la part de l'assureur ou son représentant dans les trois mois de la demande d'indemnisation de la personne lésée²³ ;
6. absence de désignation par l'assureur d'un représentant chargé de la gestion des sinistres ;
7. véhicule non identifié ;
8. défaut d'assurance ; et
9. véhicule automoteur exempté d'assurance²⁴.

Dans certains cas, l'obligation d'indemnisation du FCGB est toutefois exclue ou limitée. Ainsi, la personne responsable du dommage ne sera pas indemnisée en tant que victime²⁵. En cas de défaut d'assurance, il en est de même du propriétaire, du conducteur, du détenteur et du preneur d'assurance, sauf dans le chef du conducteur et du détenteur s'ils ignoraient la situation de non-assurance²⁶. Ne seront pas non plus indemnisés ceux qui se sont emparés du véhicule par vol ou violence ou l'ont recelé, de même que leurs coauteurs et complices²⁷. Le FCGB n'est pas davantage tenu d'indemniser les personnes lésées qui ne communiquent pas les renseignements demandés alors qu'elles en disposent ou qui ont laissé prescrire leur action contre un responsable, y ont renoncé ou s'abstiennent d'agir contre lui alors qu'elles en sont requises²⁸. Lorsque l'accident est survenu sur le territoire belge en raison d'un véhicule non identifié, le FCGB ne réparera que les dommages résultant de lésions corporelles, à l'exclusion des dommages matériels²⁹. Cette restriction ne s'appliquera cependant pas lorsqu'il s'agit de *lésions corporelles importantes*³⁰.

Par ailleurs, la demande d'indemnisation est soumise à plusieurs conditions de temps et de lieu. Sous peine de forclure

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

14 Soit « 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 préc.).

15 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, *Bul. Ass.*, 2010, p. 436 ; Ph. GALAND et P.-A. LAZARSKI, « Le Fonds commun de garantie belge et le Bureau belge des assureurs automobiles : télescope ou complémentarité? », in B. DEWIT *et al.* (dir.), *L'assurance R.C. auto – Les 25 ans de la loi du 21 novembre 1989*, Limal, Anthemis, 2014, pp. 134-135.

16 Outre une mission de tarification et une mission d'intérêt général. À cet égard, voy. 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. n° 154, Bruxelles, Larcier, 2015, pp. 237 et s. ; B. CEULEMANS et T. PAPART, *Vade-mecum du Tribunal de Police*, Liège, Wolters Kluwer, 2021, p. 411.

17 Ces derniers ont 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 membre, assuré en responsabilité civile automobile par l'assureur qui l'a désigné ; art. 12 et 19bis-6 de la loi du 21 novembre 1989 préc.

18 Il en est de même pour la police ainsi que toute personne, institution ou organisme disposant d'un droit de subrogation légale ou conventionnelle ou d'un droit propre à la suite de cet accident ; art. 19bis-8 de la loi du 21 novembre 1989 préc.

19 Le cas échéant, via le site internet du FCGB : www.fcgb-bgwf.be.

20 Art. 19bis-8 de la loi du 21 novembre 1989 préc.

21 Art. 15 de l'arrêté royal du 11 juillet 2003 préc.

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

23 Conformément aux articles 13 et 14 de la loi du 21 novembre 1989 préc.

24 Conformément à l'article 2bis, alinéa 1^{er}, de la loi du 21 novembre 1989 préc., 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.

25 Sans préjudice de l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 préc. ; art. 21 de l'arrêté royal du 11 juillet 2003 préc.

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

27 *Ibid.*

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

29 Art. 19bis-13 de la loi du 21 novembre 1989 préc.

30 Soit résultant d'un accident qui a occasionné le décès de la victime, une invalidité permanente de 15 % ou plus, une invalidité temporaire d'un mois ou plus ou une hospitalisation de sept jours ou plus ; *ibid.*

sion³¹, les personnes lésées doivent déclarer l'accident au FCGB dans un délai de *cinq ans* à dater du sinistre³², sauf à prouver que le FCGB en aurait eu connaissance autrement³³. Excepté le(s) cas de force majeure³⁴, la personne lésée ne peut agir contre le FCGB 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 survenance³⁵. La personne lésée doit en tout cas agir contre le FCGB en exécution de ses obligations dans un délai de *trois ans* à dater du jour où il lui a notifié sa décision concernant la demande d'indemnisation ou de remboursement³⁶. En cas de faillite ou défaut d'agrément de l'assureur, de cas fortuit, de vol, de violence ou recel, la demande d'indemnisation de la personne lésée n'est recevable que si l'accident s'est produit en Belgique. Pour les autres hypothèses d'intervention et notamment lorsque le véhicule est non assuré ou non identifié, l'accident doit être survenu sur le territoire d'un État membre de l'Union européenne³⁷.

Le FCGB dispose d'un droit de recours organisé par la loi contre les personnes responsables et éventuellement leurs assureurs³⁸. En cas d'intervention du FCGB pour défaut d'assurance, le recours n'existe que contre le propriétaire non assuré, qui ne dispose, quant à lui, d'aucun droit en vue d'obtenir la récupération du montant de l'indemnité payée, le cas de sinistre intentionnel excepté³⁹. Enfin, de la même manière que le BBAA, le FCGB peut valablement être cité ou intervenir volontairement dans le cadre d'une procédure judiciaire⁴⁰.

II. Difficultés pratiques

Après avoir brièvement rappelé les conditions d'intervention du FCGB et du BBAA, intéressons-nous à présent à quelques difficultés pratiques choisies, présentées sous forme de questions-réponses.

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

32 Lorsqu'à la suite d'une procédure judiciaire ou d'une instruction pénale, il est établi que l'accident est dû à un cas fortuit, le délai ne prend cours qu'à compter du lendemain du jour où la victime en a eu connaissance; art. 25 de l'arrêté royal du 11 juillet 2003 préc.

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

34 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. 29.

35 Art. 24 de l'arrêté royal du 11 juillet 2003 préc. Notons qu'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); B. CEULEMANS et T. PAPART, *Vade-mecum du Tribunal de Police*, op. cit., p. 434.

36 Art. 25 de l'arrêté royal du 11 juillet 2003 préc. «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).

37 Art. 19bis-12 de la loi du 21 novembre 1989 préc.

38 Art. 19bis-14 de la loi du 21 novembre 1989 préc.; voy. 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.

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

40 Art. 19bis-17 de la loi du 21 novembre 1989 préc.

A. Le BBAA est-il tenu d'intervenir lorsque l'accident survenu en Belgique implique un véhicule dépourvu de plaque ou pourvu d'une fausse plaque d'immatriculation ?

Auparavant, la Cour de justice de l'Union européenne avait une conception très stricte de la notion de stationnement habituel, considérant 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»⁴¹. En réaction, le Conseil des Bureaux avait conclu la «Convention des fausses plaques» du 17 septembre 1993 qui prévoyait le remboursement des indemnités versées aux victimes par le Bureau du pays où la véritable plaque d'immatriculation du véhicule a été établie⁴².

Dans le cadre de l'adoption de la directive 2009/103/CE du 16 septembre 2009⁴³, le législateur européen a opté pour une conception plus pratique de la notion de stationnement habituel⁴⁴. On considère désormais 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 habituel⁴⁵.

Ainsi, «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»⁴⁶. 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 2009, de considérer que ce véhicule a son stationnement habituel en Belgique»⁴⁷. Partant, le BBAA n'interviendra pas dès lors que le véhicule n'est pas considéré comme ayant son stationnement habituel à l'étranger. Si la situation est telle que le véhicule ne peut être identifié, il conviendra de s'adresser au FCGB.

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

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

43 Directive 2009/103/CE du Parlement européen et du Conseil européen 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.*, L.263/11 du 7 octobre 2009.

44 Art. 1^{er}, 4^o, d), de la directive 2009/103/CE du 16 septembre 2009 préc.

45 Art. 1^{er}, d), de l'arrêté royal du 13 février 1991 préc., modifié par l'arrêté royal du 22 décembre 2017, *M.B.*, 15 janvier 2018.

46 Pol. fr. Bruxelles, 22 décembre 2014, *C.R.A.*, 2016/2, p. 19.

47 *Ibid.*, pp. 19-20.

B. Qu'entend-on par «véhicule (non) identifié» ?

Dès lors que le FCGB est substitué à la personne responsable en cas d'accident survenu sur le territoire d'un état membre de l'Union européenne impliquant un véhicule non identifié⁴⁸, l'intervention du BBAA en cas d'accident survenu en Belgique impliquant un véhicule étranger est préalablement conditionnée à l'identification du véhicule incriminé.

La jurisprudence considère qu'«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»⁴⁹. En réalité, «il suffit que le véhicule et donc l'identité du titulaire de l'immatriculation soient connus»⁵⁰. [...] Si le conducteur n'est pas identifié, mais que le véhicule est quant à lui identifié, c'est son assureur, et non le FCGB, 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'assurance⁵¹ »⁵². Ainsi, «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 est immatriculé soit connue ou que la situation de ce véhicule en matière d'assurance puisse être connue, le bureau national de règlement n'est pas davantage tenu en tant que seul assureur d'indemniser le dommage subi par la personne lésée»⁵³.

C. Dans quelles circonstances peut-on se prévaloir d'un «cas fortuit» auprès du FCGB ?

Le FCGB est tenu à la réparation lorsqu'aucun assureur n'est obligé à celle-ci en raison d'un cas fortuit exonérant le conducteur du véhicule qui a causé l'accident⁵⁴, tandis que ce dernier doit être survenu en Belgique. Cela implique que le conducteur du véhicule qui a causé l'accident soit exonéré de sa responsabilité pour cas fortuit⁵⁵ et que ce soit en raison de ce dernier que son assureur n'est pas tenu d'intervenir⁵⁶. C'est pourquoi un conducteur impliqué seul dans un heurt de gibier ne peut obtenir l'intervention du FCGB, dès lors qu'en pareille hypothèse, aucun assureur en responsabilité civile n'est tenu d'intervenir, non pas *en raison* de ce cas for-

tuit, mais parce qu'il n'y a qu'un seul véhicule impliqué⁵⁷. Du reste, les notions de cas fortuit et de force majeure sont synonymes⁵⁸ et impliquent que l'événement soit imprévisible, insurmontable et indépendant de toute faute dans le chef de l'intéressé⁵⁹. Il doit s'agir de la cause exclusive du dommage, tandis qu'il n'est pas requis que l'événement soit indépendant de toute volonté humaine⁶⁰.

L'intervention du FCGB peut ainsi être retenue en cas d'accidents entre plusieurs véhicules dont l'un des conducteurs a fait un malaise au volant⁶¹, a été confronté à la survivance d'un animal sauvage⁶², à la chute d'arbres⁶³ ou encore à la présence d'objets sur la chaussée⁶⁴, répondant aux conditions de la force majeure, ce qu'il faut établir⁶⁵.

D. Qui doit intervenir en cas de vol (contesté) d'un véhicule étranger ?

Dès lors que le BBAA est assimilé à un assureur, il ne sera notamment pas tenu d'intervenir en cas de vol, violence ou recel du véhicule ayant son stationnement habituel à l'étranger⁶⁶. Ainsi, «lorsqu'un accident est causé en Belgique par un véhicule volé ayant son stationnement habituel 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»⁶⁷. Il appartiendra au FCGB de prendre en charge le sinistre⁶⁸.

En cas de litige entre le FCGB et le BBAA ou l'assureur du véhicule sur le point de savoir qui doit indemniser la victime, lorsque le vol est contesté, il est prévu que le FCGB indemnise celle-ci dans un premier temps et, s'il est finalement décidé que le BBAA ou l'assureur aurait dû payer tout ou partie de l'indemnisation, ce dernier lui rembourse alors le montant de l'indemnité, majoré des intérêts légaux⁶⁹.

48 Art. 19bis-11, 7°, de la loi du 21 novembre 1989 préc.

49 Cass., 1^{er} mars 2004, R.G. n° C.03.0081.N; Anvers, 9 mars 1988, *Bull. Ass.*, 1989, p. 92.

50 Pol. Bruxelles, 20 mars 2009, *C.R.A.*, 2009/4, p. 281.

51 Cass., 24 mars 2001, R.G. n° C.99.0404.F.

52 B. CEULEMANS et T. PAPART, *Vade-mecum du Tribunal de Police*, op. cit., p. 425.

53 Cass., 13 septembre 1991, *Pas.*, 1992, I, p. 36, *J.T.*, 1992, p. 155, *Bull. Ass.*, 1992, p. 473; Cass., 1^{er} mars 2004, R.G. n° C.03.0081.N.

54 Art. 19bis-11, 3°, de la loi du 21 novembre 1989 préc.

55 Cass., 8 février 2018, R.G. n° C.15.0458.N.

56 V. PIRE, «Le Fonds commun de garantie belge : tour d'horizon des dernières évolutions légales et jurisprudentielles», in B. CEULEMANS (dir.), *Actualités en droit de la circulation*, Limal, Anthemis, 2021, p. 231.

57 J.-P. LEGRAND, «Votre question — Notre réponse», *For. Ass.*, 2019, n° 190, pp. 18-19, citant not. Cass. (1^{er} ch.), 13 novembre 1997, *Bull. Ass.*, 1998, n° 323, pp. 219-222, obs. J. MUYLDERMANS ; V. PIRE, «Le Fonds commun de garantie belge : tour d'horizon des dernières évolutions légales et jurisprudentielles», op. cit., pp. 231-232.

58 P. VAN OMMESLAGHE, *Droit des obligations*, t. 2, Bruxelles, Bruylant, 2010, p. 1382.

59 Civ. Verviers, 21 octobre 2015, *R.G.A.R.*, 2016, n° 15.293; Civ. Bruxelles, 27 mars 2003, *J.T.*, 2003, p. 568.

60 Cass., 7 juin 1988, *Pas.*, 1988, I, p. 1193; B. CEULEMANS et T. PAPART, *Vade-mecum du Tribunal de Police*, op. cit., p. 426.

61 Cf. l'état épileptique non préalablement diagnostiqué (Civ. Anvers, 15 mai 2007, *C.R.A.*, 2007, p. 357, obs. J. MUYLDERMANS), l'affection cardiaque inconnue au moment de l'accident (Civ. Nivelles, 8 février 2006, *C.R.A.*, 2006, p. 573) ou la perte passagère de conscience imprévisible et à l'origine inconnue (Civ. Anvers, div. Malines, 10 novembre 2017, *J.J.P.*, 2018, p. 68).

62 Cf. le sanglier qui traverse une autoroute non éclairée (Pol. Charleroi (4^e ch.), 5 septembre 2006, *C.R.A.*, 2006, p. 710) ou la collision engendrée par le heurt d'un renard (Pol. Liège, 4 mars 2010, *J.L.M.B.*, 2011, n° 42, pp. 2087-2090).

63 Cf. Bruxelles (16^e ch.), 18 septembre 2002, *R.G.A.R.*, 2003, n° 13.736.

64 Cf. un pot d'échappement (Civ. Gand (10^e ch.), 18 novembre 2004, *J.J.P.*, 2005, p. 366) ou une flaque de mazout (Pol. Verviers, 27 octobre 2003, *J.J.P.*, 2006, p. 164).

65 Cf. Cass., 7 décembre 2009, *C.R.A.*, 2010, p. 96.

66 Art. 2, § 2, al. 2, et 3, § 1^{er}, al. 1^{er}, de la loi du 21 novembre 1989 préc.

67 Cass., 31 octobre 1997, *J.T.*, 1998, p. 233, *J.L.M.B.*, 1998, p. 1816.

68 H. DE RODE, *L'assurance de la responsabilité civile automobile*, op. cit., p. 167.

69 Art. 19bis-18 de la loi du 21 novembre 1989 préc.

E. Qui doit intervenir en cas de non-assurance en Belgique et à l'étranger ?

Si l'accident survient en Belgique et implique un véhicule non assuré, il appartiendra au FCGB de prendre en charge le sinistre, que ledit véhicule ait son stationnement habituel en Belgique ou à l'étranger. Est à considérer comme non assuré au sens de la loi le véhicule ayant son stationnement habituel dans un État non signataire des accords interbureaux (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 »⁷⁰. Lorsqu'un véhicule, identifié, mais non assuré, ou dont l'assureur est inconnu, est immatriculé dans un État européen, le FCGB peut toutefois valablement renvoyer la personne lésée vers le Bureau national de cet État⁷¹.

En vertu des accords interbureaux, le BBAA est, quant à lui, 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 Belgique⁷². 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 convention, le Fonds rembourse au Bureau le coût des sinistres provoqués à l'étranger par des véhicules non assurés immatriculés en Belgique »⁷³.

Conclusion

L'instauration du FCGB et du BBAA présente de nombreuses vertus en termes d'indemnisation des personnes lésées d'accidents de la circulation en cas de non-couverture d'assurance et/ou comportant un élément d'extranéité. La complexité du système, impliquant de jongler entre la loi, ses arrêtés d'exécution, les accords interbureaux et les conventions liant le BBAA et le FCGB, compromet néanmoins son efficacité. Si la jurisprudence et, parfois, le législateur (européen) sont intervenus pour remédier à certaines difficultés pratiques, il reste que les conditions d'intervention et l'interaction entre le FCGB et le BBAA présentent de telles spécificités qu'il est vivement recommandé pour les victimes et les praticiens de s'entourer d'avis éclairés en la matière, tant les enjeux sont d'importance, là où une meilleure lisibilité des dispositions en permettrait certainement une meilleure exécution.

Patrice COLETTE

Avocat au barreau du Brabant wallon

Charles DEVILLERS

Avocat au barreau du Brabant wallon

attesté en cassation pénale

Assistant à l'UNamur en droit de la responsabilité civile

70 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.

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

72 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 de 2020 présenté à l'Assemblée générale ordinaire du 27 mai 2021 du Fonds commun de garantie belge, p. 9).

73 Rapport annuel de 2020 du 27 mai 2021 du Bureau belge des assureurs automobiles préc., p. 8.