

Responsabilité civile

Article 19bis-11, § 2 : pour qui sonne le glas

Ces dernières années, l'article 19bis-11, § 2, de la loi du 21 novembre 1989, qui règle l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation dans lesquels les responsabilités ne peuvent être déterminées, a donné lieu à des développements inattendus. Par plusieurs arrêts, la Cour constitutionnelle¹ et la Cour de cassation² ont sorti cette disposition de sa torpeur, en considérant notamment qu'elle devait s'appliquer tant au dommage matériel que corporel de toute personne lésée, sous peine de discrimination injustifiée. On est bien loin de l'intention première du législateur³, qui était d'offrir aux victimes innocentes, blessées dans l'accident, une indemnisation à charge des assureurs des véhicules impliqués (sauf à un assureur de démontrer que son assuré n'est indubitablement pas responsable). Si l'article 19bis permettait déjà de rencontrer le cas des usagers faibles, il fallait régler le sort des autres victimes.

Face à l'emballage jurisprudentiel, le législateur entend préciser sa volonté et remédier à un texte trop large, adopté dans l'urgence. Un projet de nouvel article 29ter, en lieu et place de l'article 19bis-11, § 2, est à l'étude devant la commission des assurances

du Parlement fédéral⁴. En l'état des travaux, le nouveau texte :

- concernerait un accident impliquant deux véhicules au moins, liés ou non à une voie ferrée ;
- viserait tous les dommages subis par les victimes – et leurs ayants droit – dont la responsabilité ne peut certainement pas être mise en cause ;
- exclurait le dommage à un véhicule automoteur impliqué, sauf à démontrer que le véhicule concerné n'a certainement pas occasionné l'accident ;
- prévoirait une solidarité entre débiteurs de l'indemnisation, toujours tenus par parts égales au stade contributoire.

Cette reprise en main permettra de corriger certaines dérives, découlant de l'affirmation selon laquelle la règle contenue à l'article 19bis-11, § 2, est un régime d'indemnisation automatique indépendant du droit commun de (l'assurance de) la responsabilité⁵.

Andrea CATALDO ■

Assistant à l'Université de Namur
Avocat au barreau de Namur

- 1 C.C., 3 février 2011, n° 21/2001 ; C.C., 4 décembre 2014, n° 175/2014, note S. DAMAS, « La portée de l'article 19bis de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicule automoteurs », cette revue, 2015, n° 2, p. 2 ; C.C., 25 juin 2015, n° 96/2015, note C. DELBRASSINE, « L'article 19bis-11 de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicule automoteurs : un nouvel arrêt qui réjouira les assureurs ! », cette revue, 2015, n° 5, p. 4 ; C.C., 24 septembre 2015, n° 123/2015, note S. LARIELLE, « L'article 19bis-11 de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicule automoteurs : un arrêt de plus ! », cette revue, 2015, n° 6, p. 4 ; C.C., 11 mai 2016, n° 64/2016, note S. MORTIER, « Article 19bis-11, § 2, de la loi sur l'assurance obligatoire "R.C. auto" : la saga continue ! », cette revue, 2016, n° 10, p. 4.
- 2 Cass., 30 janvier 2014, Bull. ass., 2015, p. 196 ; Cass., 6 novembre 2014, R.G. n° C.14.0066.F ; Cass., 16 janvier 2015, R.G. n° C.14.0279.N ; Cass., 12 septembre 2016, R.G. n° C.15.0326.N ; Cass., 24 novembre 2016, R.G. n° C.15.0517.F.
- 3 En réponse alors à un arrêt de la Cour d'arbitrage du 20 septembre 2000, n° 96/2000.
- 4 X., « Fin en vue pour la saga de l'article 19bis-11, § 2 », Lettre d'Info Auto, 2017, n° 1, pp. 1-2.
- 5 Voy. l'étude très complète de B. DE CONINCK et N. SCHMITZ, « L'article 19bis-11, § 2, de la loi du 21 novembre 1989 - L'obligation d'indemnisation automatique dans le cas d'un accident de la circulation sans responsabilité, impliquant plusieurs véhicules (première et deuxième parties) », R.G.A.R., 2016, n°s 15277 et 15285.

Protection des données

Vers un « Code civil » des données ?

Dans une carte blanche¹, le commissaire G. Oettinger, à l'époque chargé de la société de l'information, plaidait « en faveur d'un "Code civil des données". De même que le Code civil régit de façon claire, entre autres, le droit de propriété, de possession et de bail pour les biens meubles et immeubles, nous avons besoin d'un Code civil pour l'ère du numérique qui clarifie en détail les questions qui peuvent se poser en matière de droits relatifs aux données [...] C'est au niveau de l'Union européenne qu'il faut établir une telle législation ».

À lire la communication de la Commission du 10 janvier 2017, « Créer une économie européenne fondée sur les données »², les ambitions de la Commission ont été revues à la baisse, même si le titre révèle un indéniable volontarisme industriel.

Le futur qu'on nous fait miroiter est celui des voitures connectées, des robots, des villes intelligentes ou encore de l'internet des objets. La valeur de ces objets, comme celle de nos « smartphones », est essentiellement déterminée par leur capacité à collecter des données, à les traiter, les présenter, les

traduire en actions et décisions, etc. Savoir quels sont les droits exclusifs sur les données et les droits d'accès à celles-ci est devenu essentiel pour créer et transmettre la valeur ajoutée des objets.

Parmi les données collectées, on trouve énormément de données personnelles, par exemple les données de déplacement d'une voiture. La protection de ces données est définie dans le règlement général sur la protection des données personnelles 2016/679 (R.G.P.D.), lequel entrera en vigueur en mai 2018. Le R.G.P.D. assure également la libre circulation de ces données.

Rien, en revanche, n'est actuellement prévu en ce qui concerne les droits exclusifs sur les données *non* personnelles, par exemple les données brutes sur l'état d'un moteur et la nécessité d'un entretien : qui a les droits, le constructeur ou le propriétaire de la voiture ? La libre circulation de ces données non personnelles n'est pas davantage consacrée, sauf à s'appuyer sur les principes de libre circulation des biens ou des services. Pour la Commission, la liberté de circulation doit être confirmée pour l'ensemble des données,

d'autant que les États membres, invoquant des impératifs de sécurité, multiplient les obligations de localisation des données sur des serveurs situés sur le territoire national (*data localization*).

Par ailleurs, faut-il imposer des obligations de portabilité et d'interopérabilité ? Et qui est responsable en cas de dommages causés par les objets connectés ?

Voilà quelques-unes des questions que se pose la Commission. Elle attend des réponses dans le cadre de deux consultations publiques. Parions qu'à l'arrivée, le texte proposé sera bien plus modeste qu'un Code civil des données.

Alain STROWEL ■

Professeur ordinaire à l'Université Saint-Louis,
à l'Université catholique de Louvain
et au Munich IP Law Center
Avocat au barreau de Bruxelles

1 Le Monde, 15-16 octobre 2016.

2 Communication de la Commission européenne, « Créer une économie européenne fondée sur les données », COM(2017) 9 final, 10 janvier 2017*.