

LES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION PRÉSENTANT UN ÉLÉMENT D'EXTRANÉITÉ : UN VOYAGE EN TERRE HOSTILE ?

Bernard CEULEMANS¹

Avocat au barreau de Liège-Huy – cabinet DVCLEX

Maître de conférences à l'ULiège

Conseiller suppléant à la Cour d'appel de Liège

Aline CHARLIER²

Avocate aux barreaux de Liège-Huy et de Verviers – cabinet DVCLEX

Assistante à l'UCLouvain – Saint-Louis – Bruxelles

Juge suppléante au Tribunal de police de Liège

¹ L'auteur peut être contacté à l'adresse mail suivante : b.ceulemans@dvclex.be.

² L'auteure peut être contactée aux adresses mail suivantes : a.charlier@dvclex.be et aline.charlier@usaint-louis.be. Les auteurs remercient vivement Monsieur Johan MUYLDERMANS pour sa relecture attentive et ses conseils toujours avisés mais également Mademoiselle Lorène CEULEMANS pour ses recherches et l'aide apportée à la rédaction de la présente contribution.

Introduction

Les accidents de la circulation présentant un élément d'extranéité : un vrai casse-tête.

Lorsque s'est posée la question de savoir quel thème allait être abordé pour les présentes Chroniques, beaucoup de demandes se sont orientées vers le Fonds Commun de Garantie Belge³ mais ce sujet avait déjà été abordé à plusieurs reprises, dont dernièrement par Véronique PIRE⁴, pas plus tard qu'en septembre 2021.

Au moment du choix du thème, un accident de la circulation survenu à l'étranger nous a confrontés aux difficultés procédurales qui pouvaient naître dans le cadre de la survenance d'un accident de la circulation présentant un élément d'extranéité et qui, dans certains cas, peuvent concerner également, et subsidiairement, le FCGB.

Il est donc apparu intéressant de faire le point, d'une manière qui a vocation à être résolument pratique, sur cette matière en envisageant différents cas de figure pouvant être rencontrés.

La matière étant extrêmement large, il est évident que cette modeste contribution ne contiendra pas toutes les réponses aux multiples questions qui peuvent se poser⁵. Les auteurs espèrent qu'une ébauche de résolution de cas auxquels les praticiens sont régulièrement confrontés pourra se dessiner.

Le plan de la contribution. Dans un but pédagogique seront abordées dans une première section des questions procédurales et de loi applicable.

Dans une deuxième section, nous ferons un tour d'horizon des différents intervenants auxquels une victime d'accident de la circulation peut être confrontée pour obtenir l'indemnisation de ses dommages. On pense notamment au correspondant d'un assureur étranger ou à son représentant, au Bureau Belge des Assureurs Automobiles⁶ et au FCGB.

Avant de conclure, différents cas de figure seront, dans une troisième section, envisagés et résolus de manière pragmatique pour aider rapidement les praticiens, accoutumés ou non, à la matière.

Section 1. L'indemnisation du dommage de la victime : les fors compétents et la loi applicable

§ 1. La compétence internationale du juge belge

Comment déterminer la juridiction compétente ? En cas d'accident de la circulation survenant à l'étranger ou impliquant un véhicule étranger, se pose la question de savoir

³ Ci-après : FCGB.

⁴ V. PIRE, « Le Fonds Commun de Garantie Belge : tour d'horizon des dernières évolutions jurisprudentielles », in B. CEULEMANS (dir.) *Actualités en droit de la circulation*, Liège, Anthemis, CUP, vol. 207, 2021, pp. 219-250.

⁵ Ainsi, ne sera par exemple pas abordée la réparation du dommage des usagers faibles tenant compte de l'application de l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989, *M.B.*, 8 décembre 1989.

⁶ Ci-après : « BBAA ».

devant quelle juridiction la victime va pouvoir solliciter la réparation de son dommage. Comment va-t-elle s'y prendre ? Quels textes normatifs devra-t-elle consulter ? Le parcours du combattant démarre.

Il y a lieu de se référer à plusieurs textes réglementaires ou légaux :

- Le Règlement Bruxelles *Ibis* pour les résidents européens⁷ ;
- La Convention de Lugano dite « révisée » ou « *bis* » pour les résidents des États liés⁸ ;
- Le Code de droit international privé⁹ (belge) pour les résidents qui ne ressortent d'aucune des deux premières catégories.

Les accidents de la circulation : la compétence exclusive du tribunal de police belge. L'article 601*bis* du Code judiciaire consacre la compétence exclusive du tribunal de police pour la réparation d'un dommage résultant d'un accident de la circulation, même si celui-ci est survenu dans un lieu qui n'est pas accessible au public.

La notion d'accident de la circulation est entendue dans une conception large¹⁰.

Le critère du domicile. Le tribunal de police, compétent en cas d'accident de la circulation survenu en Belgique, est également appelé à connaître de tout litige en lien avec un

⁷ C'est-à-dire le Règlement UE 1215/2012 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.*, 20 décembre 2012, L 351/8.

⁸ Convention concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale, *J.O.U.E.*, 21 décembre 2017, L 339/3, pp. 3-41.

Cette Convention a été conclue le 30 octobre 2007 à Lugano entre la Confédération suisse, la Communauté européenne, le Royaume de Danemark, le Royaume de Norvège et la République d'Islande. Cet accord a succédé à la Convention de Lugano du 16 septembre 1988 concernant la compétence judiciaire et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale. Cette Convention constitue une sorte d'« accord parallèle » au Règlement « Bruxelles *Ibis* ». Elle est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2010 pour l'Union européenne, le Danemark et la Norvège, le 1^{er} janvier 2011 pour la Suisse et le 1^{er} mai 2011 pour l'Islande. Pour les États qui y adhèrent ou qui y ont adhéré par la suite, elle entre en vigueur de plein droit au jour de leur adhésion. J. TORO et A. VIGGRIA, « Le droit international privé des assurances », *Responsabilités. Traité théorique et pratique*, titre VII, livre 70.1, Waterloo, Wolters Kluwer, 2000, p. 22, n° 50.

⁹ Appelée ci-après : « CODIP ».

¹⁰ Pour en savoir plus, voy. not. : 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 ; S. LARIELLE, « La compétence civile du tribunal de police : les limites rappelées par la Cour de cassation », *R.G.A.R.*, 2014/6, n° 15099 ; S. UHLIG, « La compétence civile du tribunal de police ou la mer sans rivages », *R.G.A.R.*, 2009/8, n° 14552.

accident survenu à l'étranger si le véhicule en cause est assuré par un assureur belge¹¹ ou si la victime de l'accident a son domicile en Belgique¹².

Les tribunaux de police belges se déclarent régulièrement incompétents pour connaître des conséquences d'un accident survenu à l'étranger. Or, tenant compte de l'application des textes réglementaires, les tribunaux de police belges peuvent connaître de la réparation d'un accident de la circulation survenu à l'étranger. Cette compétence est confirmée par la Cour de justice de l'Union européenne¹³.

Par exemple, une victime d'un accident de la route avec un véhicule immatriculé en France, qui survient en France alors qu'elle rentrait en Belgique de vacances passées en Espagne, pourrait introduire le litige devant le tribunal de police compétent dès lors qu'elle-même est domiciliée en Belgique.

On prendra soin de rappeler que seul le critère du domicile est relevant sans aucun égard à la nationalité de la personne impliquée¹⁴.

Le domicile des personnes physiques n'est pas défini dans le Règlement. Il faut donc avoir égard aux règles nationales applicables au juge qui se voit saisi de la demande (soit celles du for, soit celles d'un autre État)¹⁵.

¹¹ Art. 11, Règlement UE 1215/2012 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.*, 20 décembre 2012, L 351/8. Il s'agit du Règlement que l'on appelle « Bruxelles Ibis ».

Cet article prévoit :

« 1. L'assureur domicilié sur le territoire d'un État membre peut être attrait :

a) devant les juridictions de l'État membre où il a son domicile ;

b) 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 domicile ; ou

c) s'il s'agit d'un coassureur, devant la juridiction d'un État membre saisie de l'action formée contre l'apôtreur de la coassurance.

2. 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 ».

¹² Art. 13, Règlement UE 1215/2012 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.*, 20 décembre 2012, L 351/8. Il s'agit du Règlement que l'on appelle « Bruxelles Ibis ».

Cet article prévoit :

« 1. En matière d'assurance de responsabilité, l'assureur peut également être appelé devant la juridiction saisie de l'action de la victime contre l'assuré, si la loi de cette juridiction le permet.

2. Les articles 10, 11 et 12 sont applicables en cas d'action directe intentée par la personne lésée contre l'assureur, lorsque l'action directe est possible.

3. Si la loi relative à cette action directe prévoit la mise en cause du preneur d'assurance ou de l'assuré, la même juridiction sera aussi compétente à leur égard ».

¹³ J.-L. FAGNART, « L'assurance revisitée par la jurisprudence européenne », in V. CALLEWAERT et C. PARIS (dir.), *Actualités en droit des assurances*, Bruxelles, Larcier, CUP, vol. 154, 2014, p. 131, n° 85.

¹⁴ TH. MALENGREAU, « L'action de la victime d'un accident de la circulation à l'encontre de l'auteur du dommage et/ou de son assureur : considérations de droit international privé », *J.J.Pol. – T. Pol.*, 2016/4, p. 172, n° 2.

¹⁵ E. BOIGELOT et A. BLAFFART, « Les notions d'habitant du Royaume, de domicile fiscal et de siège de la fortune », www.droitbelge.net : « L'établissement en Belgique du domicile ou du siège de la fortune est une question de fait. Toutefois, sauf preuve contraire, la loi présume que les personnes physiques qui sont inscrites au Registre national des personnes physiques ont établi en Belgique leur domicile ou le siège de leur fortune », « Les notions d'habitant du Royaume, de domicile fiscal et de siège de la fortune ».

Pour les personnes morales, l'article 63 du Règlement Bruxelles *Ibis* prévoit qu'une personne morale est réputée domiciliée sur le territoire d'un État membre s'il peut être localisé sur son territoire le siège statutaire, le lieu du principal établissement ou son administration centrale¹⁶.

Le for du lieu de l'accident : une compétence « spéciale ». Même si le juge belge peut connaître de la réparation d'un accident survenu à l'étranger, tenant compte des critères décrits ci-dessus, il faut encore relever que si le demandeur en réparation le souhaite, il reste libre d'introduire son action devant la juridiction du lieu où le fait dommageable s'est produit, soit généralement du lieu de l'accident¹⁷.

Par exemple, une victime d'un accident de la route avec un véhicule immatriculé en France, qui survient en France alors qu'elle rentrait en Belgique de vacances passées en Espagne, pourra introduire le litige devant la juridiction française territorialement compétente.

Quelques précisions doivent néanmoins être apportées et seront développées dans les points seront ci-après.

La compétence et le lieu de survenance du dommage. Le lieu de survenance de l'accident est identifiable aisément dès lors qu'il s'agit du lieu où s'est produit l'accident de la circulation. Par contre, si l'on doit tenir compte du lieu de survenance du dommage en tant que tel, les choses ne sont plus aussi simples.

En effet, une victime d'un accident de la circulation pourrait ne pas avoir été impliquée directement dans l'accident ayant mené à la survenance de son dommage. Tel serait le cas d'une victime par ricochet.

Par exemple, ce serait le cas du parent qui perdrait son enfant dans un accident de la circulation qui surviendrait en Autriche, alors que le car était sur la route du retour après que l'enfant soit parti skier avec son école lors de « classe de neige ».

Selon la Cour de justice de l'Union européenne, « la notion de “lieu où le fait dommageable s'est produit” (...) ne saurait être comprise que comme désignant le lieu où le fait causal, engageant la responsabilité délictuelle ou quasi délictuelle, a produit directement ses effets dommageables à l'égard de celui qui en est la victime immédiate.

¹⁶ J. TORO et A. VIGGRIA, « Le droit international privé des assurances », *op. cit.*, p. 10, n° 12 et n° 13.

¹⁷ Art. 7, al. 1^{er}, 2°, Règlement UE 1215/2012 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.*, 20 décembre 2012, L 351/8. Il s'agit du Règlement que l'on appelle « Bruxelles *Ibis* ». Cet article prévoit :

« Une personne domiciliée sur le territoire d'un État membre peut être atraite dans un autre État membre : (...) 2) en matière délictuelle ou quasi délictuelle, devant la juridiction du lieu où le fait dommageable s'est produit ou risque de se produire ». On notera que les notions de matières délictuelle et quasi-délictuelle s'entendent dans un sens propre et non par référence à une loi nationale. Voy. à cet égard F. RIGAUX et M. FALLON, *Droit international privé*, 3^e éd., Précis de la Faculté de Droit de l'UCL, Bruxelles, Larcier, 2005, p. 920, n° 15.4.

Le lieu où s'est manifesté le dommage initial présente d'ailleurs généralement un rapport étroit avec les autres éléments constitutifs de la responsabilité, alors que tel n'est pas le cas, le plus souvent, du domicile de la victime indirecte.

(...) la règle de compétence juridictionnelle (...) ne peut être interprétée comme autorisant un demandeur qui invoque un dommage qu'il prétend être la conséquence du préjudice subi par d'autres personnes, victimes directes du fait dommageable, à attirer l'auteur de ce fait devant les juridictions du lieu où il a lui-même constaté le dommage dans son patrimoine »¹⁸.

En d'autres termes, le simple fait de subir un dommage à un endroit X ne suffit pas pour ouvrir la compétence lorsque l'accident a eu lieu à un endroit Y.

Dans l'exemple repris ci-dessus, le parent ayant perdu son enfant ne pourrait agir devant le tribunal de police en Belgique sous le seul prétexte que son dommage moral serait subi en Belgique. La notion de lieu de survenance du dommage est limitée par le fait qu'est uniquement visé le dommage direct¹⁹.

C'est également en ce sens qu'a statué la Cour de cassation dans un arrêt du 6 octobre 2006 en précisant qu'« une demande de réparation fondée sur une obligation quasi délictuelle ne peut être introduite devant le tribunal du lieu où peuvent être ressenties les conséquences préjudiciables d'un fait ayant déjà causé un dommage effectivement survenu dans un autre lieu, ou du lieu où le demandeur subit les conséquences patrimoniales d'un dommage corporel causé dans un autre État contractant »²⁰.

En résumé, le parent domicilié en Belgique ayant perdu son enfant à l'étranger à la suite d'un accident de la circulation peut assigner l'assureur en vertu des articles 11 et 13 du Règlement Bruxelles Ibis²¹, mais également de l'article 15 de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs²², devant le tribunal de police de son domicile uniquement en raison de ce critère puisqu'il est une victime indirecte. À défaut, il devra assigner l'auteur responsable ou son assureur devant la juridiction du lieu de survenance de l'accident.

La compétence et la survenance d'un dommage complémentaire. Le fait que la victime directe subisse un dommage complémentaire dans le pays de sa résidence ne permet pas plus de fonder la compétence des juridictions de cet état²³.

Dans un arrêt du 28 février 2002, la Cour de cassation a ainsi précisé « qu'il y a lieu d'entendre par le lieu où le dommage est survenu, le lieu où le fait causal a produit directement ses effets dommageables à l'égard de celui qui en est la victime immédiate ; qu'en conséquence, une personne ne peut en principe pas introduire d'action devant le juge du

¹⁸ C.J.C.E., 11 janvier 1990, arrêt *Dumez*, C-220/88, *Rec.*, 1990 p. I-00049 et <https://eur-lex.europa.eu>.

¹⁹ Voy. not. à cet égard F. RIGAUX et M. FALLON, *Droit international privé*, *op. cit.*, p. 921, n° 15.5.

²⁰ Cass., 6 octobre 2006, *Pas.*, 2006, p. 1989 et www.juportal.be.

²¹ Règlement UE 1215/2012 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.*, 20 décembre 2012, L 351/8. Il s'agit du Règlement que l'on appelle « Bruxelles Ibis ».

²² *M.B.*, 8 décembre 1989 ; cet article précise : « 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 ».

²³ TH. MALENGREAU, « L'action de la victime d'un accident de la circulation à l'encontre de l'auteur du dommage et/ou de son assureur : considérations de droit international privé », *op. cit.*, p. 175, n° 6.

lieu où peuvent être ressenties les conséquences préjudiciables d'un fait ayant déjà causé un dommage effectivement survenu dans un autre lieu ou devant le juge du lieu où elle supporte les conséquences pécuniaires d'un dommage corporel subi dans un autre État membre »²⁴.

Par exemple, un travailleur étranger détaché en Belgique pour quelques jours subit un dommage corporel suite à un accident de la route survenu en Italie. Ce dommage corporel l'empêche de reprendre son activité, par exemple, de responsable du chantier du tram à Liège. Il serait ainsi contraint d'effectuer un travail de suivi logistique, pour une rémunération moindre que son salaire antérieur. Le fait de subir ce dommage en Belgique ne pourrait suffire, à lui seul²⁵, à fonder la compétence du juge belge pour connaître d'un litige en réparation.

La compétence et le lieu d'aggravation du dommage. L'aggravation d'un dommage déjà subi ne peut pas plus fonder la compétence du juge belge pour connaître de la réparation d'un accident de la circulation survenu à l'étranger car seul le dommage initial permet de fonder la compétence internationale²⁶.

L'action civile portée devant la juridiction pénale. En droit belge, une juridiction pénale peut connaître de la réparation d'un dommage causé par un accident de la circulation en Belgique lorsque le protagoniste étranger (voire son civilement responsable, comme les parents d'un mineur, l'employeur²⁷) à l'origine du dommage est poursuivi du chef d'infraction(s) de roulage, voire encore pour des coups et blessures involontaires²⁸...

En effet, les juridictions pénales belges ne sont appelées à connaître que des infractions commises sur le territoire belge.

Lorsqu'un conducteur étranger, et éventuellement ses civilement responsables, seront poursuivis devant les juridictions pénales belges, une victime pourra se constituer partie civile lors de l'instance pénale pour solliciter la réparation de son dommage²⁹.

La compétence en matière d'assurance RC auto. La compétence du tribunal de police en matière d'assurance RC auto est régie par des dispositions spécifiques envisagées ci-après.

²⁴ Cass., 28 février 2002, *Pas.*, 2002, p. 604 et www.juportal.be.

²⁵ La victime pourrait saisir le juge belge selon le critère de son domicile, comme évoqué *supra*.

²⁶ Sauf le critère de son domicile, comme évoqué *supra*. TH. MALENGREAU, « L'action de la victime d'un accident de la circulation à l'encontre de l'auteur du dommage et/ou de son assureur : considérations de droit international privé », *op. cit.*, p. 175, n° 6.

²⁷ Art. 1384, al. 2 et 3, de l'ancien Code civil.

²⁸ Art. 418 et 420 du Code pénal ; art. 7, al. 1^{er}, 3°, Règlement UE 1215/2012 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.*, 20 décembre 2012, L 351/8. Il s'agit du Règlement que l'on appelle « Bruxelles Ibis ».

Cet article prévoit :

« Une personne domiciliée sur le territoire d'un État membre peut être atraite dans un autre État membre : (...)3) 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 ».

²⁹ Art. 4, Titre prélim., C. proc. pén.

Ainsi, dans le cadre d'un accident de la circulation engendrant un litige intracommunautaire, soit le cas de l'assureur « domicilié » dans un État membre, l'article 13, 2°, du Règlement Bruxelles *Ibis* prévoit que si l'action directe de la personne lésée contre l'assureur est possible tenant compte du droit national, les articles 10, 11 et 12³⁰ du même Règlement s'appliquent³¹.

Si l'action directe est possible – ce qui est le cas en Belgique³² –, la personne lésée peut assigner l'assureur, sur la base du Règlement Bruxelles *Ibis*³³ :

- Devant le juge où l'accident s'est produit (article 12) ;
- Devant la juridiction saisie de l'action contre l'assuré responsable (article 11.1.b)³⁴ dans un autre État membre ;
- Devant le juge de son propre domicile (article 11.1.a)³⁵ ;
- Devant la juridiction saisie de l'action contre l'apéríteur, s'il y a lieu d'actionner le coassureur (article 11.1.b) ;

La législation belge consacre donc le droit, pour la personne lésée, d'agir judiciairement directement à l'encontre de l'assureur du responsable de son dommage.

L'action directe offre des avantages à la victime. Tout d'abord, elle bénéficie d'une certitude de solvabilité dans le chef du débiteur de la réparation car il s'agit d'un assureur. Ensuite, dès lors que l'assurance RC auto est une assurance obligatoire, les exceptions,

³⁰ « Compétence en matière d'assurances

Article 10

En matière d'assurances, la compétence est déterminée par la présente section, sans préjudice de l'article 6 et de l'article 7, point 5).

Article 11

1. L'assureur domicilié sur le territoire d'un État membre peut être attrait :

a) devant les juridictions de l'État membre où il a son domicile ;
b) 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 domicile ; ou
c) s'il s'agit d'un coassureur, devant la juridiction d'un État membre saisie de l'action formée contre l'apéríteur de la coassurance.

2. 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.

Article 12

L'assureur peut, en outre, être attrait devant la juridiction du lieu où le fait dommageable s'est produit s'il s'agit d'assurance de responsabilité ou d'assurance portant sur des immeubles. Il en est de même si l'assurance porte à la fois sur des immeubles et des meubles couverts par une même police et atteints par le même sinistre ».

³¹ Le Règlement Bruxelles *Ibis* se veut protecteur de la partie dite « faible » car il lui offre notamment la possibilité d'assigner l'assureur devant les juridictions de son propre État, en obligeant l'assureur à astreindre la victime devant la juridiction compétente tenant compte de son domicile. Voy. à cet égard J. TORO et A. VIGGRIA, « Le droit international privé des assurances », *op. cit.*, p. 9, n° 7.

³² Art. 150, loi du 4 avril 2014 relative aux assurances, *M.B.*, 30 avril 2014.

³³ Art. 15, loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, *M.B.*, 8 décembre 1989.

³⁴ Jusqu'ici, les règles sont les mêmes qu'en matière quasi délictuelle.

³⁵ TH. MALENGREAU, « L'action de la victime d'un accident de la circulation à l'encontre de l'auteur du dommage et/ou de son assureur : considérations de droit international privé », *op. cit.*, p. 177, n° 9.

franchises, nullités et déchéances dérivant de la loi ou du contrat et trouvant leur cause dans un fait antérieur ou postérieur au sinistre sont inopposables à la personne lésée³⁶.

L'article 15 de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs³⁷ reprend le contenu des dispositions européennes en prévoyant l'action directe de la personne lésée en ces termes : « 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 »³⁸.

Si un accident est survenu en Belgique et a été causé par un véhicule ayant son stationnement habituel à l'étranger, toutes ces règles valent à l'encontre du bureau national, c'est-à-dire du BBAA, dans le cadre du « système de la carte verte » (voy. *infra*, p. 187)³⁹. Le BBAA n'est, en effet, compétent que pour connaître de la réparation des accidents de la circulation impliquant un véhicule étranger mais survenu sur le territoire belge⁴⁰.

§ 2. Le droit applicable ou le conflit de lois

Quel droit appliquer ? Le juge belge, s'il s'est déclaré compétent pour connaître du litige, n'appliquera pas nécessairement le droit belge pour rendre sa décision quand bien même le droit belge de la procédure s'appliquera toujours puisque la procédure judiciaire est encadrée par le droit belge.

Pour savoir sur quel texte normatif le juge devra se baser pour trancher le litige, il sera amené, avec l'aide des parties au procès, à examiner *successivement* trois textes :

- 1° Tout d'abord, la Convention de La Haye qui concerne la loi applicable en matière d'accident de la circulation routière⁴¹ ;
- 2° Ensuite, le Règlement Rome II, à portée plus générale, puisqu'il est relatif à la loi applicable aux obligations non contractuelles⁴² ;

³⁶ Art. 151, § 1^{er}, loi du 4 avril 2014 relative aux assurances, *M.B.*, 30 avril 2014.

³⁷ *M.B.*, 8 décembre 1989.

³⁸ Th. MALENGREAU, « L'action de la victime d'un accident de la circulation à l'encontre de l'auteur du dommage et/ou de son assureur : considérations de droit international privé », *op. cit.*, p. 179, n° 11.

³⁹ *Ibid.*, p. 178, n° 9, *in fine*.

⁴⁰ Art. 2, § 2, al. 1^{er} 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 qui précise : « les véhicules automoteurs ayant leur stationnement habituel à l'étranger sont également admis à la circulation en Belgique à la condition que le Bureau agréé ou créé à cette fin en application de l'article 19bis-1 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.

Pour l'application de la présente loi, ce Bureau est assimilé à un assureur ».

⁴¹ Convention ratifiée par la Belgique par une loi du 10 février 1975 qui implémente en droit belge la Convention du 4 mai 1971 sur la loi applicable en matière d'accident de la circulation routière, *M.B.*, 7 mai 1975. La liste des États liés par cette convention est disponible sur le site de la Conférence de La Haye : www.hcch.net.

⁴² Règlement CE 864/2007 du Parlement européen et du Conseil du 11 juillet 2007 sur la loi applicable aux obligations non contractuelles, *J.O.*, L 199, 31 juillet 2007, pp. 40-49.

- 3° Enfin, le CODIP (soit le droit interne), qui est l'ultime recours quand le droit international n'apporte pas de solution puisque les sources internationales et européennes priment sur le droit national⁴³.

A. La Convention de La Haye

La loi applicable est celle du lieu de l'accident. L'article 1^{er} de la Convention de La Haye sur la loi applicable en matière d'accident de la circulation routière⁴⁴ prévoit que ladite Convention « détermine la loi applicable à la responsabilité civile extra-contractuelle découlant d'un accident de la circulation routière, quelle que soit la nature de la juridiction appelée à en connaître. Par accident de la circulation routière (...), 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 ».

Cette définition fait écho, comme précisé *supra*, à l'article 601*bis* du Code judiciaire belge qui fonde la compétence exclusive du tribunal de police en cas d'accident de la circulation routière⁴⁵.

L'article 3 de la Convention de La Haye⁴⁶ prévoit que la loi applicable au sinistre est la loi interne de l'État sur le territoire duquel l'accident est survenu⁴⁷. Cette règle permet une prévisibilité du droit applicable, ce qui est à la fois gage de sécurité juridique et précieux pour les assureurs qui seront amenés à indemniser la victime⁴⁸.

Il n'est donc nullement fait mention du lieu où le dommage est subi.

En vertu de l'article 8 de la Convention de La Haye⁴⁹, le principe dégagé à l'article 3 de ladite Convention vaut également pour les questions de conditions et d'étendue de la responsabilité, celles des causes d'exonération, de toute limitation et tout partage de responsabilité, de l'existence et la nature des dommages susceptibles de réparation, des modalités et d'étendue de la réparation, de la transmissibilité du droit à réparation, des personnes ayant droit à réparation du dommage qu'elles ont personnellement subi, de la responsabilité du commettant du fait de son préposé, de la prescription et des déchéances fondées sur l'expiration d'un délai (y compris point de départ, interruption et suspension des délais)⁵⁰.

⁴³ TH. KRUGER et J. VERHELLEN, *Droit international privé. L'essentiel*, Bruxelles, la Charte, 2020, p. 39.

⁴⁴ Convention ratifiée par la Belgique par une loi du 10 février 1975 qui implémente en droit belge la Convention du 4 mai 1971 sur la loi applicable en matière d'accident de la circulation routière, *M.B.*, 7 mai 1975.

⁴⁵ TH. MALENGREAU, « L'action de la victime d'un accident de la circulation à l'encontre de l'auteur du dommage et/ou de son assureur : considérations de droit international privé », *op. cit.*, p. 180, n° 13.

⁴⁶ Convention ratifiée par la Belgique par une loi du 10 février 1975 qui implémente en droit belge la Convention du 4 mai 1971 sur la loi applicable en matière d'accident de la circulation routière, *M.B.*, 7 mai 1975.

⁴⁷ Voy. également l'art. 98, § 5, du CODIP (loi du 16 juillet 2004 portant le Code de droit international privé, *M.B.*, 27 juillet 2004).

⁴⁸ Voy. à cet égard F. RIGAUX et M. FALLON, *Droit international privé, op. cit.*, p. 946, n° 15.35.

⁴⁹ Convention ratifiée par la Belgique par une loi du 10 février 1975 qui implémente en droit belge la Convention du 4 mai 1971 sur la loi applicable en matière d'accident de la circulation routière, *M.B.*, 7 mai 1975.

⁵⁰ L. MAISTRIAUX, « L'action directe transfrontalière contre un assureur en responsabilité civile automobile : mandat du charge du règlement des sinistres, compétence internationale et droit applicable », obs. sous Civ. fr. Bruxelles, *For. ass.*, n° 218, novembre 2021, p. 190, n° 14.

Ainsi, pour reprendre notre exemple de l'accident de car en Autriche qui a fait perdre la vie à un enfant, le parent sollicitera réparation de son dommage moral devant la juridiction belge compétente. Le juge belge sera tenu d'appliquer le droit autrichien pour fixer l'étendue de la réparation du dommage des proches, quand bien même ces dommages sont subis, en tout ou partie, sur le territoire belge, étant donné que la loi applicable est celle du lieu de l'accident.

Une dérogation importante : la primauté de la loi du lieu d'immatriculation dans certains cas. On pointera aussi l'exception prévue par l'article 4 de la Convention de La Haye⁵¹ qui prend en compte la loi du lieu d'immatriculation, ou de « stationnement habituel du véhicule » dans les cas suivants :

« a) 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

- envers le conducteur, le détenteur, le propriétaire ou toute autre personne ayant un droit sur le véhicule, sans qu'il soit tenu compte de leur résidence habituelle,

- envers une victime qui était passager, si elle avait sa résidence habituelle dans un État autre que celui sur le territoire duquel l'accident est survenu,

- envers une victime se trouvant sur les lieux de l'accident hors du véhicule, si elle avait sa résidence habituelle dans l'État d'immatriculation. En cas de pluralité de victimes, la loi applicable est déterminée séparément à l'égard de chacune d'entre elles.

b) Lorsque plusieurs véhicules sont impliqués dans l'accident, les dispositions figurant sous lettre a) ne sont applicables que si tous les véhicules sont immatriculés dans le même État.

c) Lorsque des personnes se trouvant sur les lieux de l'accident hors du ou des véhicules sont impliqués dans l'accident, les dispositions figurant sous lettre a) et b) ne sont applicables que si toutes ces personnes avaient leur résidence habituelle dans l'État d'immatriculation. Il en est ainsi, alors même qu'elles sont aussi victimes de l'accident ».

Par exemple, il pourrait être question d'un accident de la circulation qui implique un seul véhicule immatriculé en Belgique. Le conducteur circule à grande vitesse et perd le contrôle de son véhicule alors qu'il traverse l'Espagne pour prendre le ferry à Alicante et ensuite se rendre au Maroc. Son enfant est éjecté du véhicule et subit un grave traumatisme crânien. Les règles d'indemnisation seront celles applicables tenant compte de la loi belge eu égard à l'article 4 précité.

On pourrait aussi imaginer le cas d'un accident en chaîne aux Pays-Bas qui implique trois véhicules immatriculés en France. La loi qui s'appliquera pour déterminer la responsabilité et la réparation du dommage sera la loi française. Par contre, si un des véhicules était immatriculé en Belgique et un en Allemagne, on appliquera la loi hollandaise tenant compte de l'article 3 de la Convention de La Haye (lieu de l'accident).

⁵¹ Convention ratifiée par la Belgique par une loi du 10 février 1975 qui implémente en droit belge la Convention du 4 mai 1971 sur la loi applicable en matière d'accident de la circulation routière, *M.B.*, 7 mai 1975.

Si le véhicule n'est pas immatriculé ou s'il est impossible de déterminer son lieu de stationnement habituel, seule la règle de l'article 3 de la Convention, à savoir l'application de la loi du lieu de l'accident, pourra être retenue⁵².

Les exclusions prévues par la Convention de La Haye. Plusieurs types de responsabilités sont exclus du champ d'application de la Convention⁵³. Ils sont visés à l'article 2.

Il s'agit des questions de responsabilité des fabricants, des vendeurs et réparateurs de véhicules, de 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, des responsabilités du fait d'autrui (sauf celle du propriétaire du véhicule et de celle du commettant), des recours entre personnes responsables, des recours et subrogations concernant les assureurs, des actions et recours exercés par ou contre les organismes de sécurité sociale, d'assurance sociale ou autres institutions analogues et les fonds publics de garantie automobile⁵⁴, ainsi que des exclusions de responsabilité prévues par la loi dont relèvent ces organismes.

Tenant compte de ces exclusions, pour déterminer la loi qui sera applicable aux parties concernées par l'accident de la circulation litigieux, il faudra se référer au Règlement Rome II ou au CODIP, si le Règlement Rome II ne fournit aucun élément de réponse⁵⁵.

Règles de sécurité et de comportement. Il sera important pour le juge d'avoir égard aux règles de sécurité et de circulation du lieu où l'accident s'est déroulé s'il doit appliquer la loi de l'immatriculation ou du stationnement habituel du véhicule qui serait donc différente de la loi du lieu des faits.

Il paraît évident que le juge ne pourrait se montrer aveugle quant aux règles de circulation locale pour apprécier la faute du responsable tenant compte des règles en vigueur (limitation de vitesse, taux d'alcool toléré dans le sang, règles de priorité...)⁵⁶.

Si un accident survient en Allemagne, sur une portion d'autoroute à vitesse non limitée et qu'il est démontré que le véhicule responsable de l'accident circulait à une vitesse de 195 km/h, le juge belge ne pourra considérer *in abstracto* ce comportement comme irresponsable dès lors que le conducteur ne circulait pas en infraction d'excès de vitesse.

Écartement du droit étranger en cas d'incompatibilité avec l'ordre public belge. L'article 10 de la Convention de La Haye⁵⁷ autorise le juge belge à écarter la loi étrangère

⁵² TH. MALENGREAU, « L'action de la victime d'un accident de la circulation à l'encontre de l'auteur du dommage et/ou de son assureur : considérations de droit international privé », *op. cit.*, p. 186, n° 18, *in fine*.

⁵³ Convention ratifiée par la Belgique par une loi du 10 février 1975 qui implémente en droit belge la Convention du 4 mai 1971 sur la loi applicable en matière d'accident de la circulation routière, *M.B.*, 7 mai 1975.

⁵⁴ Attention, le BBAA étant assimilé à un assureur en droit belge, il n'est pas concerné par cette exclusion. TH. MALENGREAU, « L'action de la victime d'un accident de la circulation à l'encontre de l'auteur du dommage et/ou de son assureur : considérations de droit international privé », *op. cit.*, p. 182, n° 15.

⁵⁵ TH. MALENGREAU, « L'action de la victime d'un accident de la circulation à l'encontre de l'auteur du dommage et/ou de son assureur : considérations de droit international privé », *op. cit.*, p. 181, n° 15.

⁵⁶ *Ibid.*, p. 187, n° 20.

⁵⁷ Convention ratifiée par la Belgique par une loi du 10 février 1975 qui implémente en droit belge la Convention du 4 mai 1971 sur la loi applicable en matière d'accident de la circulation routière, *M.B.*, 7 mai 1975.

dans la mesure où son application produirait un effet manifestement incompatible avec l'ordre public belge⁵⁸.

On pourrait imaginer que pour des motifs d'ordre public, le juge belge écarte l'application d'une loi étrangère qui n'accorderait pas d'indemnisation à certaines personnes tenant compte de critères discriminatoires liés au sexe ou à la race⁵⁹.

Le tribunal de première instance 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. Le tribunal a estimé, tenant compte de la tragédie humaine liée à ce fait, que l'on ne peut admettre qu'il n'y ait pas d'indemnisation qui y soit consacrée : « Le tribunal est d'avis que la perte d'un enfant constitue une des plus grandes tragédies de la vie humaine. Il n'est pas acceptable, dans notre ordre juridique, de considérer que le droit ne puisse offrir aucune réponse à ce type d'événement, uniquement parce que l'enfant défunt aurait atteint l'âge de la majorité.

Or, si ce préjudice est, à l'évidence, difficilement quantifiable, le principe de son évaluation monétaire tend à rendre compte, même si de façon très imparfaite, de sa gravité. Le tribunal considère par conséquent que la gravité de l'effet susceptible d'être produit par la loi anglaise eu égard aux principes essentiels de l'ordre juridique belge, justifie d'écarter celle-ci en tant qu'elle limite l'octroi d'un dommage moral aux seuls parents d'enfants mineurs non mariés.

En outre, et à titre surabondant, le tribunal estime que cette solution se justifie en tenant compte de la notion d'ordre public de proximité dès lors que, dans le cas concret, la situation présente un très fort degré de rattachement avec l'ordre juridique belge. En effet, s'il est incontestable que l'accident litigieux a eu lieu au Royaume-Uni et qu'il a impliqué un conducteur immatriculé dans ce pays, force est de constater que ces éléments n'ont aucun impact sur la question qui est soumise au tribunal, dans la mesure où toutes les parties en cause sont domiciliées sur le territoire belge. Il est, du reste, vraisemblable que s'il avait pu être tenu compte de règles plus récentes en matière de conflit de lois (comme le règlement Rome II ou le Code de droit international privé), les règles de droit belge auraient été applicables »⁶⁰.

Par contre, en l'absence d'atteinte à l'ordre public, le raisonnement est sensiblement différent. La Cour de cassation a eu l'occasion de préciser, dans un arrêt du 30 octobre 1981⁶¹, que « l'action en réparation du dommage causé par un acte illicite commis en Allemagne est régie par la loi allemande, alors même que l'auteur et la victime sont tous deux Belges et que la voiture ayant causé l'accident est immatriculée et assurée en Belgique ; que le fait qu'en pareil cas les tribunaux allemands appliqueraient la loi allemande ne peut justifier en soi une dérogation à la règle en Belgique ; qu'à défaut d'une disposition contraire de droit des traités, entrée en vigueur, ou d'une clause dérogatoire applicable en l'espèce et aucune

⁵⁸ R. VANBERGEN, « L'assurance RC auto », in G. VAN DESSEL, *Vade-mecum. Droit des assurances. Branches particulières*, Liège, Wolters Kluwer, 2021, p. 159.

⁵⁹ TH. MALENGREAU, « L'action de la victime d'un accident de la circulation à l'encontre de l'auteur du dommage et/ou de son assureur : considérations de droit international privé », *op. cit.*, p. 189, n° 23.

⁶⁰ Civ. Bruxelles (fr.), 17 juin 2014, *R.G.A.R.*, 2015, n° 15.144 ; obs. : l'accident a eu lieu en 2002, soit avant l'avènement du Règlement Rome II et du CODIP.

⁶¹ Cass. (1^{re} ch.), 30 octobre 1981, *J.T.*, 1982, p. 649.

atteinte n'étant portée à l'ordre public international belge par l'absence de réparation du dommage moral de la victime, l'arrêt qui fait application des règles de droit belge en matière de responsabilité, viole l'article 3 du Code civil ».

En d'autres termes, l'application de la loi étrangère, soit celle du lieu de l'accident, ne peut pas être écartée si aucune atteinte à l'ordre public n'est relevée.

B. Le Règlement Rome II

À défaut d'appliquer la Convention de La Haye⁶², on se référera au Règlement Rome II⁶³. Dès que le juge belge ne peut trouver de réponse sur le droit à appliquer à l'accident de la circulation qui lui est soumis dans la Convention de La Haye, il se référera au Règlement Rome II applicable aux obligations non contractuelles relevant des matières civile et commerciale, pour les dommages survenus après le 11 janvier 2009⁶⁴.

La loi du lieu de survenance du dommage puis la loi de « résidence commune » puis celle « des liens étroits ». L'article 4 du Règlement Rome II prévoit que :

« 1. 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.

2. Toutefois, lorsque la personne dont la responsabilité est invoquée et la personne lésée ont leur résidence habituelle dans le même pays au moment de la survenance du dommage, la loi de ce pays s'applique.

3. 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 aux paragraphes 1 ou 2, la loi de cet autre pays s'applique. 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 ».

Le régime premier est similaire à celui prévu dans la Convention de La Haye : le lieu de l'accident est le critère de base pour déterminer la loi applicable⁶⁵.

Néanmoins, avant de se focaliser sur le lieu de survenance de l'accident, il sera utile et nécessaire de vérifier si les parties impliquées sont domiciliées dans un même État car alors, les lois de ce pays seront d'application. Le domicile commun constitue donc une exception au lieu de survenance de l'accident, tenant compte de l'article 4, b de la Convention de

⁶² Convention ratifiée par la Belgique par une loi du 10 février 1975 qui implémente en droit belge la Convention du 4 mai 1971 sur la loi applicable en matière d'accident de la circulation routière, *M.B.*, 7 mai 1975.

⁶³ Règlement CE 864/2007 du Parlement européen et du Conseil du 11 juillet 2007 sur la loi applicable aux obligations non contractuelles, *J.O.*, L 199, 31 juillet 2007, pp. 40-49.

⁶⁴ Th. MALENGREAU, « L'action de la victime d'un accident de la circulation à l'encontre de l'auteur du dommage et/ou de son assureur : considérations de droit international privé », *op. cit.*, p. 189, n° 23.

⁶⁵ *Ibid.*, p. 190, n° 24.

La Haye⁶⁶ mais que l'on pourrait aussi rapprocher de l'article 4, 3 du Règlement Rome II mentionné ci-dessus⁶⁷.

Par exemple, un accident de la circulation survient à Aix-la-Chapelle entre deux résidents belges alors que tous deux sont de sortie « shopping ». Dans ce cas, la loi belge devra s'appliquer puisque les deux conducteurs impliqués sont domiciliés en Belgique.

On sera attentif au fait que le Règlement ne fait pas référence au critère de l'immatriculation ou du lieu du stationnement habituel du véhicule impliqué.

Une dernière exception pour écarter la loi du lieu de survenance de l'accident serait que soit décelé un « lien manifestement plus étroit avec un autre pays », auquel cas le droit de ce pays pourrait s'appliquer. Comme le relève à juste titre TH. MALENGREAU, le terme « manifestement » appuie l'exception et donc, le recours en dernier lieu à ce critère dérogatoire⁶⁸.

Règles de sécurité et de comportement. Comme avec la Convention de La Haye, il sera important pour le juge, tenant compte de l'article 17 du Règlement Rome II, d'avoir égard aux règles de sécurité et de circulation du lieu où l'accident s'est déroulé s'il devait appliquer une autre loi que celle du lieu de survenance de l'accident. Il paraît évident que le juge ne pourrait se montrer aveugle quant aux règles de circulation locale pour apprécier la faute du responsable si celui-ci a adopté un comportement illicite tenant compte des règles en vigueur (limitation de vitesse, taux d'alcool toléré dans le sang, règles de priorité...) ⁶⁹.

Dans notre exemple de l'accident de la circulation survenant à Aix-la-Chapelle entre deux résidents belges alors que tous deux sont de sortie « shopping », le juge belge devra nécessairement avoir égard aux règles de circulation allemandes locales (limitations de vitesse, règles relatives à la priorité de passage...) pour apprécier la faute de conduite de l'un ou de l'autre.

Écartement du droit étranger en cas d'incompatibilité avec l'ordre public belge. Comme ce qui est d'application pour la Convention de La Haye⁷⁰, l'article 26 du Règlement Rome II prévoit qu'une disposition de la loi d'un pays qui est désignée par le présent Règlement ne peut être écartée que si cette application est manifestement incompatible avec l'ordre public du for. Il est fait renvoi à ce qui a été dit *supra* au sujet de la Convention de La Haye dès lors que le raisonnement est identique ici.

C. Le CODIP

La subsidiarité du recours au CODIP. Le recours au droit interne est subsidiaire. Il intervient en tant que dernier maillon de la chaîne des règles dont le juge belge dispose

⁶⁶ Convention ratifiée par la Belgique par une loi du 10 février 1975 qui implémente en droit belge la Convention du 4 mai 1971 sur la loi applicable en matière d'accident de la circulation routière, *M.B.*, 7 mai 1975.

⁶⁷ TH. MALENGREAU, « L'action de la victime d'un accident de la circulation à l'encontre de l'auteur du dommage et/ou de son assureur : considérations de droit international privé », *op. cit.*, p. 190, n° 24.

⁶⁸ *Ibid.*, p. 190, n° 24.

⁶⁹ *Ibid.*, p. 187, n° 20.

⁷⁰ Convention ratifiée par la Belgique par une loi du 10 février 1975 qui implémente en droit belge la Convention du 4 mai 1971 sur la loi applicable en matière d'accident de la circulation routière, *M.B.*, 7 mai 1975.

dans sa boîte à outils puisqu'on aura d'abord égard aux textes internationaux pour définir quel est le droit applicable.

L'article 99 du CODIP prévoit que « § 1^{er}. L'obligation dérivant d'un fait dommageable est régie :

1° par le droit de l'État sur le territoire duquel la personne responsable et la personne lésée ont leur résidence habituelle au moment de la survenance du fait dommageable ;

2° à défaut de résidence habituelle sur le territoire d'un même État, par le droit de l'État sur le territoire duquel le fait générateur et le dommage sont survenus ou menacent de survenir, en totalité ;

3° dans les autres cas, par le droit de l'État avec lequel l'obligation en cause présente les liens les plus étroits (...) ».

En priorité, sera donc utilisée la loi de la résidence commune des parties impliquées. Vient ensuite l'application de celle du lieu de l'accident *et* de la survenance du dommage (un double critère est donc exigé ici, à la différence de la Convention de La Haye et du Règlement Rome II). Pour terminer vient le critère des liens les plus étroits avec un État déterminé (ce critère peut être écarté par l'article 19 du CODIP si les liens avec l'État désigné sont très faibles).

Règles de sécurité et de comportement. Comme pour les deux textes internationaux examinés ci-avant, le CODIP prévoit, en son article 102, que, « quel que soit le droit applicable à l'obligation dérivant d'un fait dommageable, il doit, dans la détermination de la responsabilité, être tenu compte des règles de sécurité et de comportement en vigueur au lieu et au moment du fait dommageable ».

Il paraît évident que le juge ne pourrait se montrer aveugle quant aux règles de circulation locale pour apprécier la faute du responsable si celui-ci a adopté un comportement illicite tenant compte des règles en vigueur (limitations de vitesse, taux d'alcool toléré dans le sang, règles de priorité...).

Écartement du droit étranger en cas d'incompatibilité avec l'ordre public belge.

L'article 21 du CODIP permet d'écarter la loi étrangère si son application porterait atteinte de manière manifestement incompatible avec l'ordre public belge. Cette incompatibilité s'évalue eu égard à l'intensité du rattachement de la situation factuelle avec l'ordre juridique belge mais aussi tenant compte de la gravité de l'effet que produirait en Belgique l'application de ce droit étranger. Si la disposition étrangère retenue est écartée, une autre disposition pertinente de ce droit servira, si possible, de base, ou, au besoin, une disposition du droit belge s'appliquera.

On pourrait par exemple imaginer le cas d'un droit étranger qui priverait les femmes de toute indemnisation personnelle au profit des membres masculins de sa famille.

Les raisonnements tenus ici sont similaires à ceux contenus dans la Convention de La Haye⁷¹ et le Règlement Rome II.

⁷¹ Règlement CE 864/2007 du Parlement européen et du Conseil du 11 juillet 2007 sur la loi applicable aux obligations non contractuelles, *J.O.*, L 199, 31 juillet 2007, pp. 40-49.

Le choix législatif : la solution de facilité. On attirera l'attention sur l'article 101 du CODIP qui précise que « les parties peuvent choisir, après la naissance du différend, le droit régissant l'obligation dérivant d'un fait dommageable, sans préjudice de la Convention sur la loi applicable en matière d'accidents de la circulation routière, conclue à La Haye le 4 mai 1971. Ce choix doit être exprès et ne peut pas porter atteinte aux droits des tiers ».

§ 3. *Le droit propre de la victime à l'encontre de l'assureur de la responsabilité*

À quel texte normatif avoir égard ? Dans certains États, comme en Belgique⁷², la victime n'est pas tenue de s'adresser à l'auteur responsable de son dommage pour obtenir réparation mais peut agir directement contre l'assureur de ce dernier.

Comme pour le droit applicable, trois textes sont susceptibles de s'appliquer dans un ordre déterminé et le juge belge devra y être attentif :

- 1° Tout d'abord, la Convention de La Haye qui concerne la loi applicable en matière d'accident de la circulation routière⁷³ ;
- 2° Ensuite, le Règlement Rome II, à portée plus générale, puisqu'il est relatif à la loi applicable aux obligations non contractuelles⁷⁴ ;
- 3° Enfin, le CODIP (soit le droit interne), qui est l'ultime recours quand la Convention et le Règlement n'apportent pas de solution puisque les sources internationales et européennes priment sur le CODIP⁷⁵.

La Convention de La Haye⁷⁶. L'article 9, alinéa 1^{er}, de la Convention consacre le droit d'action directe de la personne lésée contre l'assureur du responsable, si un tel droit lui est reconnu par la loi applicable (tenant compte des articles 3, 4 et 5 de la Convention – voy. *supra* pour ces articles).

On précisera qu'en vertu de l'article 18 de la Directive 2009/103/CE concernant l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs et le contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité, les États membres sont obligés de prévoir, dans leur législation interne, l'action directe de la personne lésée contre l'assureur du responsable. Cette règle s'applique par extension aux États de l'EEE⁷⁷.

Néanmoins, la Convention de La Haye offre deux portes de sortie à la personne lésée en son article 9, alinéas 2 et 3, en prévoyant que « si la loi de l'État d'immatriculation, applicable en vertu des articles 4 ou 5, ne connaît pas ce droit, il peut néanmoins être exercé s'il est admis

⁷² Art. 150, loi du 4 avril 2014 relative aux assurances, *M.B.*, 30 avril 2014.

⁷³ Convention ratifiée par la Belgique par une loi du 10 février 1975 qui implémente en droit belge la Convention du 4 mai 1971 sur la loi applicable en matière d'accident de la circulation routière, *M.B.*, 7 mai 1975.

⁷⁴ Règlement CE 864/2007 du Parlement européen et du Conseil du 11 juillet 2007 sur la loi applicable aux obligations non contractuelles, *J.O.*, L 199, 31 juillet 2007, pp. 40-49.

⁷⁵ Th. KRUGER et J. VERHELLEN, *Droit international privé. L'essentiel*, op. cit., p. 39.

⁷⁶ Convention ratifiée par la Belgique par une loi du 10 février 1975 qui implémente en droit belge la Convention du 4 mai 1971 sur la loi applicable en matière d'accident de la circulation routière, *M.B.*, 7 mai 1975.

⁷⁷ *J.O.U.E.*, 7 octobre 2009, L 263/11.

par la loi interne de l'État sur le territoire duquel l'accident est survenu. Si aucune de ces lois ne connaît ce droit, il peut être exercé s'il est admis par la loi du contrat d'assurance ».

En d'autres termes, si la loi du lieu d'immatriculation ne permet pas le droit d'action directe de la personne lésée, on peut se fonder sur la loi du lieu de l'accident pour en user⁷⁸.

Par contre, l'inverse n'est pas possible. Ainsi, si la loi du lieu de l'accident ne connaît pas du mécanisme de l'action directe, on ne saurait se fonder sur la loi de l'immatriculation pour pouvoir offrir ce droit inexistant à la personne lésée⁷⁹.

Enfin, comme indiqué ci-dessus, si aucune porte de sortie normative ne s'offre à la victime mais que le contrat d'assurance prévoit le droit d'action directe d'une personne lésée à son encontre, la victime pourra s'appuyer sur le contrat pour agir contre l'assureur⁸⁰.

Il est important de préciser qu'ici, la personne lésée doit respecter l'ordre hiérarchique prévu par le texte et qu'elle ne peut choisir la loi qui lui est la plus favorable. Elle n'a donc pas le choix des portes de secours qui s'offrent à elle et elle devra les ouvrir les unes après les autres^{81 82}.

Le Règlement Rome II⁸³. L'article 18 du Règlement Rome II consacre l'action directe de la personne lésée contre l'assureur du responsable « si la loi applicable à l'obligation non contractuelle ou la loi applicable au contrat d'assurance le prévoit ».

Avec cette disposition, la personne lésée se voit offrir le choix de se baser sur une loi fondée sur l'obligation extracontractuelle qui fonde son recours, ou sur une autre base légale dérivant alors du contrat d'assurance. Elle est donc dans une position plus favorable qu'avec la Convention de La Haye^{84 85}.

⁷⁸ TH. MALENGREAU, « L'action de la victime d'un accident de la circulation à l'encontre de l'auteur du dommage et/ou de son assureur : considérations de droit international privé », *op. cit.*, p. 194, n° 31.

⁷⁹ *Ibid.*, p. 194, n° 31.

⁸⁰ *Ibid.*, p. 194, n° 31.

⁸¹ J. TORO et A. VIGGRIA, « Le droit international privé des assurances », *op. cit.*, p. 60, n° 159 ; TH. MALENGREAU, « L'action de la victime d'un accident de la circulation à l'encontre de l'auteur du dommage et/ou de son assureur : considérations de droit international privé », *op. cit.*, p. 194, n° 31.

⁸² On se posera la question de savoir quel est le domaine exact d'application de la loi déterminée comme étant celle applicable. En effet, règle-t-elle uniquement la faculté d'exercer l'action directe ou s'applique-t-elle à tout le régime de l'action directe en tant que telle, en ce compris les exceptions ? Ce point ne sera pas abordé ici. Il est fait renvoi, notamment, à TH. MALENGREAU, « L'action de la victime d'un accident de la circulation à l'encontre de l'auteur du dommage et/ou de son assureur : considérations de droit international privé », *op. cit.*, pp. 195 à 196, n° 32 et les références citées.

⁸³ Règlement CE 864/2007 du Parlement européen et du Conseil du 11 juillet 2007 sur la loi applicable aux obligations non contractuelles, *J.O.*, L 199, 31 juillet 2007, pp. 40-49.

⁸⁴ TH. MALENGREAU, « L'action de la victime d'un accident de la circulation à l'encontre de l'auteur du dommage et/ou de son assureur : considérations de droit international privé », *op. cit.*, p. 196, n° 33.

⁸⁵ Se posent néanmoins les mêmes questions que celles indiquées à la note 53 et qui ne seront pas développées ici.

Le juge belge pourra, sur la base de l'article 26 du Règlement Rome II, appliquer ses propres lois de police⁸⁶ dès lors que les normes belges qui consacrent le droit de la personne lésée d'agir directement contre l'assureur du responsable sont qualifiées comme telles⁸⁷.

Le CODIP. L'article 106 du CODIP prévoit que « le droit applicable à l'obligation en vertu des articles 98 à 105 détermine si la personne lésée a le droit d'agir directement contre l'assureur du responsable. Si le droit applicable en vertu de l'alinéa 1^{er} ne connaît pas ce droit, celui-ci peut néanmoins être exercé s'il est reconnu par le droit applicable au contrat d'assurance ».

Comme dans la Convention de La Haye, la victime n'a pas le droit de choisir la législation qui lui est la plus favorable. Elle doit respecter l'ordre hiérarchique prévu par le CODIP⁸⁸.

Une précision importante dans tous les cas. Il est important de noter que la loi applicable ne vaudra que pour l'admissibilité du droit d'action directe en tant que tel, les règles relatives au délai de prescription et les inopposabilités que l'assureur pourra faire valoir. Elle ne vaudra pas pour l'ampleur de la réparation. La loi du contrat d'assurance continuera donc à régir l'étendue de la couverture due par l'assureur et donc, le *quantum* de la réparation⁸⁹.

Section 2. L'indemnisation du dommage de la victime : tour d'horizon des différents intervenants

§ 1. *Propos introductifs*

L'identification du débiteur : le parcours du combattant se poursuit. Outre les questions complémentaires relatives au for compétent et de droit applicable, s'ajoutent celles liées à l'interlocuteur que doit pouvoir identifier la personne lésée lorsque viendra le moment pour elle de solliciter la réparation de son dommage.

Elle pourrait ainsi s'adresser au correspondant ou au représentant d'un assureur étranger, au BBAA, au FCGB, voire encore à l'assureur étranger directement.

C'est ici que son voyage en terre hostile s'avérera être le plus chaotique car si la victime identifie mal, lorsque viendra le temps de la procédure judiciaire, la partie à citer, son action pourrait être frappée d'irrecevabilité. Outre les coûts engendrés, le danger de la prescription de son action contre le véritable débiteur est palpable.

⁸⁶ Les lois de police sont, ici, à entendre au sens du droit international privé en ce sens qu'elles « désignent les dispositions de droit privé auxquelles le législateur entend assurer un effet territorial. L'application des lois de police procède d'une dérogation à la loi d'autonomie guidée par le souci de protéger l'une des parties au moyen de dispositions impératives ». Pour le dire autrement, on parle de lois de police quand le but poursuivi par le législateur dépasse le pur intérêt privé de la partie protégée. F. RIGAUX et M. FALLON, *Droit international privé*, t. II, *Droit positif belge*, 2^e éd., Bruxelles, Larcier, 1993, pp. 515-516.

⁸⁷ TH. MALENGREAU, « L'action de la victime d'un accident de la circulation à l'encontre de l'auteur du dommage et/ou de son assureur : considérations de droit international privé », *op. cit.*, p. 196, n° 35.

⁸⁸ *Ibid.*, p. 197, n° 36.

⁸⁹ *Ibid.*, p. 197, n° 36, faisant référence aux travaux préparatoires de la loi.

Sans oublier les missions légales du BBAA ou du FCGB qui se frôlent, s'imbriquent les unes dans les autres et créent parfois la confusion : contrairement à ce que l'on pourrait croire à première lecture du texte légal, le débiteur identifié n'est peut-être pas le bon⁹⁰.

§ 2. Le correspondant d'un assureur étranger

La notion de correspondant. Il s'agit d'une « entreprise d'assurance 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 »⁹¹.

Pour pouvoir intervenir en Belgique, ce correspondant doit recevoir l'agrément du BBAA (voy. *infra*, p. 185, pour en savoir plus sur le BBAA)⁹².

Le correspondant traite, au nom du BBAA et pour le compte de l'assureur étranger, les réclamations résultant d'accidents survenus sur le territoire belge et impliquant des véhicules assurés par cet assureur⁹³.

Sa compétence : indemnisation amiable et/ou judiciaire ? Comme l'écrivent Philippe GALAND et Pierre-Antoine LAZARSKI, « le Bureau belge ou le correspondant de l'assureur étranger désigné en Belgique sera mandaté pour régler le sinistre à l'amiable. Le Bureau belge reste néanmoins l'organisme qui pourra être saisi par la victime dans le cadre d'une procédure judiciaire pour un accident survenu sur le territoire belge et causé par un véhicule non belge »⁹⁴.

Une victime n'a donc pas de recours direct contre le correspondant et elle ne peut le citer devant le tribunal de police belge pour obtenir l'indemnisation de son dommage⁹⁵. Il a été confirmé qu'en cas de sinistre impliquant un véhicule immatriculé à l'étranger, la victime est tenue d'assigner le BBAA, et non le correspondant belge de l'assureur RC auto étranger.

C'est en ce sens qu'a statué le tribunal de police de Liège, division Liège, le 27 septembre 2018. Un assureur avait assigné, en remboursement de ses décaissements, le correspondant de l'assureur étranger dont l'assuré, un conducteur d'un camion immatriculé en Allemagne,

⁹⁰ PH. GALAND et P.-A. LAZARSKI, « Le Fonds commun de garantie belge et le Bureau belge des assureurs automobiles : télescopage ou complémentarité ? », *L'assurance R.C. auto – les 25 ans de la loi du 21 novembre 1989*, Limal, Anthemis, 2014, p. 128.

⁹¹ Art. 2.4 du 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. Voy. le site du Council of Bureaux, www.cobx.org, et plus spécialement : https://www.cobx.org/sites/default/files/cob_file_folder/Internal-regulations-Brussels-1-January-2021-clean-version.pdf.

⁹² TH. PAPART et B. CEULEMANS, *Vade-mecum du Tribunal de police*, 5^e éd., Liège, Wolters Kluwer, 2021, p. 445.

⁹³ *Ibid.*, p. 445.

⁹⁴ PH. GALAND et P.-A. LAZARSKI, « Le Fonds commun de garantie belge et le Bureau belge des assureurs automobiles : télescopage ou complémentarité ? », *op. cit.*, pp. 134 et 135.

⁹⁵ Voy. en ce sens : Pol. Malines, 5 septembre 2012, *C.R.A.*, 2013/4, pp. 11 et 12 ; Pol. Malines, 26 juin 2013, *C.R.A.*, 2014/5, pp. 41-43.

devait supporter la responsabilité d'un accident de la circulation. La demande a été déclarée irrecevable⁹⁶ avec gain des dépens en faveur du correspondant non valablement assigné⁹⁷.

La différence pratique entre le correspondant et le représentant de l'assureur étranger.
Comme expliqué ci-après, la notion et les fonctions du correspondant ne doivent pas être confondues avec celles du représentant.

§ 3. Le représentant d'un assureur étranger

La désignation d'un représentant : une obligation pour les assureurs étrangers ? Tenant compte de la 4^e directive RC automobile⁹⁸ et 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 pour ce qui concerne également la Belgique, les assureurs RC auto actifs dans chacun des États de l'Espace économique européen (EEE) doivent désigner un représentant chargé du règlement des sinistres qui surviendraient sur le territoire d'un pays étranger mais faisant partie de l'EEE ou ayant adhéré au « système de la carte verte ».

Le représentant de l'assureur étranger 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 « système de la carte verte » (voy. *infra*, p. 187) et qui implique un véhicule ayant « son stationnement habituel » sur le territoire d'un autre État de l'EEE. Pour ce qui concerne la Belgique, il faut que la personne lésée ait sa résidence en Belgique afin de s'adresser valablement au représentant en Belgique de l'assureur étranger.

Le choix du représentant est laissé à la libre appréciation de l'entreprise d'assurances étrangère^{99 100}.

Le représentant, l'interlocuteur de la phase amiable ? Si un sinistre est survenu en Belgique et dont la responsabilité peut être délaissée à l'assuré d'un assureur dont le siège de la compagnie est situé dans un autre État de l'E.E.E. ou ayant adhéré au « système de la carte verte », la victime peut solliciter, en tout cas amiablement, la réparation de son dommage auprès du représentant en Belgique de l'assureur étranger, si tant est qu'un représentant ait été désigné par l'assureur étranger.

⁹⁶ La demande aurait dû être dirigée contre le BBAA.

⁹⁷ Pol. Liège, div. Liège, 27 septembre 2018, *C.R.A.*, 2020/6, pp. 8-14. Dans cette décision, le tribunal fait encore référence à une décision inédite du même tribunal du 4 septembre 2017 portant le RG 16A296.

⁹⁸ 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.*, L 181, 20 juillet 2000, pp. 65-74.

⁹⁹ Art. 12, § 2, loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, *M.B.*, 8 décembre 1989.

¹⁰⁰ Si la compagnie d'assurance concernée est présente dans plusieurs pays, ce sont généralement les compagnies belges qui représenteront la même compagnie présente à l'étranger.

Afin de gérer valablement les sinistres, le représentant réunit toutes les informations nécessaires pour pouvoir traiter les demandes d'indemnisation qu'il reçoit. Il ne peut rester inactif et doit donc prendre les mesures adéquates pour en négocier le règlement¹⁰¹.

Il a un délai de trois mois à compter de la demande d'indemnisation de la personne lésée pour présenter une offre à la victime si la responsabilité de l'accident n'est pas discutée, pour autant que le dommage vanté ait été quantifié et ne soit pas contesté¹⁰².

La désignation d'un représentant d'un assureur étranger facilite le sort de la victime qui dispose alors d'un interlocuteur « proche d'elle » et qui parle sa langue. Cela dit, elle reste libre, si elle le souhaite, d'engager directement un dialogue, voire une procédure en responsabilité et en indemnisation contre la personne ayant causé l'accident ou contre l'entreprise d'assurance étrangère¹⁰³ puisqu'elle conserve la possibilité d'assigner l'assureur étranger directement devant le tribunal compétent de l'état dans lequel elle est domiciliée¹⁰⁴.

L'irrecevabilité d'une action contre le représentant. Il ressort du texte de l'article 12 de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs¹⁰⁵ et confirmée par la jurisprudence belge que le représentant, tout comme le correspondant, n'intervient que dans la phase amiable de règlement du sinistre¹⁰⁶.

Si le règlement amiable n'aboutit pas et qu'il est nécessaire, pour la victime, d'agir en justice, la personne lésée devra assigner, non pas le représentant, mais bien l'assureur étranger.

En effet, le représentant n'a comme fonction que de régler les dommages suite aux accidents survenus dans un autre pays que celui de la résidence de la personne lésée. En d'autres

¹⁰¹ Art. 12, § 4, loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, *M.B.*, 8 décembre 1989.

¹⁰² Art. 13, loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, *M.B.*, 8 décembre 1989. Pour en savoir plus à ce sujet, voy. B. DEWIT et C. VAN GHELUWE, « De la tôle froissée à l'indemnisation du dommage : un long fleuve tranquille ? », in B. CEULEMANS (dir.), *Actualités en droit de la circulation*, Liège, Anthemis, CUP, vol. 207, 2021, pp. 189-218.

¹⁰³ Art. 12, § 4, loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, *M.B.*, 8 décembre 1989 ; TH. PAPART et B. CEULEMANS, *Vade-mecum du Tribunal de police*, *op. cit.*, p. 446.

¹⁰⁴ TH. MALENGREAU, « L'action de la victime d'un accident de la circulation à l'encontre de l'auteur du dommage et/ou de son assureur : considérations de droit international privé », *op. cit.*, p. 178, n° 10.

¹⁰⁵ *M.B.*, 8 décembre 1989. Cet article prévoit : « § 4. Le représentant chargé du règlement des sinistres réunit, à propos des demandes d'indemnisation, toutes les informations nécessaires pour pouvoir les traiter et prend les mesures adéquates pour en négocier le règlement. L'exigence relative à la désignation d'un représentant n'exclut pas le droit pour la personne lésée ou son entreprise d'assurances d'engager directement des procédures contre la personne ayant causé l'accident ou son entreprise d'assurances.

§ 5. Le représentant chargé du règlement des sinistres dispose de pouvoirs suffisants pour représenter l'entreprise d'assurances auprès des personnes lésées et pour traiter intégralement leurs demandes d'indemnisation. Il doit être en mesure d'examiner l'affaire dans la ou les langues officielles de l'État de résidence de la personne lésée.

§ 6. La désignation d'un représentant chargé du règlement des sinistres ne constitue pas en soi l'ouverture d'une succursale (...).

Le représentant chargé du règlement des sinistres n'est pas considéré comme un établissement (...).

¹⁰⁶ V. PIRE et A. PIRE, obs. sous C.J.C.E., 13 décembre 2007, « Action directe en matière d'assurance automobile et détermination du juge national territorialement compétent en cas d'accident survenu à l'étranger », *Bull. ass.*, 2008, liv. 3, p. 236, n° 5.

termes, le BBAA, lequel n'est compétent que pour les sinistres survenus en Belgique, ne pourra être valablement assigné dans le cas d'espèce¹⁰⁷.

Le 1^{er} mars 2018, le tribunal de police de Liège, division Huy, a estimé irrecevable l'action d'une personne lésée contre le représentant belge d'un assureur étranger en précisant que l'article 12 de la loi du 21 novembre 1989¹⁰⁸ limite les pouvoirs du représentant à la phase amiable du règlement¹⁰⁹.

Dans une décision rendue par le tribunal de police de Namur, division Dinant, du 10 décembre 2020, il a été estimé que la personne lésée ne dispose pas d'un recours direct contre le représentant belge d'un assureur étranger¹¹⁰.

Également tenant compte de la jurisprudence européenne, une action judiciaire contre le représentant belge de l'assureur étranger ne peut être accueillie.

Dans un arrêt prononcé le 15 décembre 2016¹¹¹, la Cour de justice de l'Union européenne a eu à répondre à une question préjudicielle portant sur le fait de savoir si le représentant national d'un assureur exerçant son activité à l'étranger et qui doit disposer des pouvoirs nécessaires pour la gestion et le règlement des sinistres a, en outre, qualité pour être assigné devant un tribunal par des ressortissants nationaux.

La Cour a considéré que :

« 21 La possibilité d'assigner le représentant chargé du règlement des sinistres ne résulte pas davantage des dispositions de l'article 4, paragraphe 4, de la directive 2000/26, selon lesquelles ce représentant réunit, à propos de tels sinistres, toutes les informations nécessaires en relation avec le règlement de ces sinistres et prend les mesures nécessaires pour négocier ce règlement. En effet, par ces dispositions, le législateur de l'Union s'est borné à préciser les missions incombant audit représentant dans le cadre d'un règlement négocié des sinistres, sans faire référence aux éventuelles procédures juridictionnelles.

22 Le même article 4, paragraphe 4, de la directive 2000/26, en précisant également que la personne lésée ou son entreprise d'assurance ne se trouve pas privée, du seul fait de la désignation du représentant chargé du règlement des sinistres, de la possibilité d'engager directement des procédures contre la personne ayant causé l'accident ou son entreprise d'assurance se borne à dénier à la saisine de ce représentant tout caractère exclusif et ne comporte, par lui-même, aucune reconnaissance d'une possible action en justice directement dirigée contre ledit représentant.

23 Si, selon le libellé de l'article 4, paragraphe 5, de la directive 2000/26, le représentant chargé du règlement des sinistres dispose de pouvoirs suffisants pour représenter l'entreprise

¹⁰⁷ Art. 10 et s., Règlement UE 1215/2012 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.*, 20 décembre 2012, L 351/8 (Règlement « Bruxelles Ibis »).

¹⁰⁸ *M.B.*, 8 décembre 1989.

¹⁰⁹ Pol Liège, div. Huy, 1^{er} mars 2018 ; *C.R.A.*, 2020/6, pp. 6-8.

¹¹⁰ Pol. Namur, div. Dinant, 10 décembre 2020, *C.R.A.*, 2021, pp. 9-12.

¹¹¹ C.J.U.E., 15 décembre 2016, arrêt *Alberto José Vieira de Azevedo*, C-558/15, <http://curia.europa.eu>, concl. P. MENGOZZI.

d'assurance auprès des personnes lésées et pour satisfaire intégralement leurs demandes d'indemnisation, cette disposition, qui fixe ainsi les objectifs de cette représentation, ne précise pas l'étendue exacte des pouvoirs confiés à cet effet (voir, en ce sens, arrêt du 10 octobre 2013, *Spedition Welter*, C-306/12, EU:C:2013:650, point 18).

24 Par ailleurs, l'article 4, paragraphe 6, premier alinéa, de la directive 2000/26, qui définit les règles de traitement des demandes d'indemnisation présentées soit directement à l'entreprise d'assurance de la personne ayant causé l'accident, soit à son représentant chargé du règlement des sinistres, ne fait référence qu'à la seule phase de la procédure d'indemnisation au terme de laquelle naît l'offre d'indemnisation ou le refus d'une telle indemnisation, sans régir aucunement une éventuelle phase juridictionnelle. Une telle disposition ne peut dès lors permettre de déterminer la qualité que le représentant chargé du règlement des sinistres pourrait avoir dans une telle phase juridictionnelle.

25 Il importe, en revanche, de relever que, selon le second alinéa du même article 4, paragraphe 6, de la directive 2000/26, les États membres adoptent des dispositions garantissant que, lorsque l'offre n'est pas présentée dans le délai de trois mois, des intérêts sont dus sur le montant de l'indemnisation offerte par l'entreprise d'assurance ou octroyée par le juge à la personne lésée. Il résulte de cette disposition que, nonobstant la possibilité de saisir le représentant de l'entreprise d'assurance d'une demande d'indemnisation, l'offre d'indemnisation n'émane en définitive que de cette entreprise, sous réserve de l'attribution de l'indemnisation, le cas échéant, par le juge.

26 Il doit dès lors être constaté que, dans la phase non juridictionnelle de ce dispositif d'indemnisation, le représentant chargé du règlement des sinistres ne se substitue en rien à l'entreprise qu'il représente et remplit seulement des fonctions d'intermédiaire, lesquelles conservent nécessairement un caractère limité. Il ne saurait en être autrement dans la phase juridictionnelle que si le législateur de l'Union l'avait prévu, ce qui ne ressort pas des dispositions de l'article 4, paragraphes 1 à 6, de la directive 2000/26.

27 Enfin, l'article 4, paragraphe 8, de la directive 2000/26, selon lequel la désignation d'un représentant chargé du règlement des sinistres ne constitue pas en soi l'ouverture d'une succursale d'une entreprise d'assurance et selon lequel ce représentant n'est pas considéré comme un établissement d'une telle entreprise ni davantage comme un établissement, au sens du règlement n° 44/2001, n'a pas pour objet et ne saurait avoir pour effet de conférer à ce représentant la qualité à être assigné, en lieu et place de l'entreprise d'assurance, devant la juridiction nationale.

28 Ni le contexte ni les objectifs de la directive 2000/26 ne permettent de considérer que le législateur de l'Union ait entendu imposer aux États membres de prévoir une telle qualité.

29 En effet, alors que, selon l'article 3 de la directive 2000/26, chaque État membre veille à ce que les personnes lésées, visées à l'article 1^{er} de celle-ci, dont le préjudice résulte d'accidents, au sens de cette disposition, disposent d'un droit d'action directe à l'encontre de l'entreprise d'assurance couvrant la responsabilité civile de la personne responsable, ni cet article ni aucune autre disposition de cette directive n'impliquent que, pour l'exercice de ce droit, soit reconnue la possibilité pour ces personnes d'assigner directement devant la juridiction nationale le représentant chargé du règlement des sinistres.

30 Dans ces conditions, il importe de rappeler que la directive 2000/26 vise à garantir aux victimes d'accidents de la circulation automobile un traitement comparable, quels que soient les endroits de l'Union où ces accidents se sont produits. À cette fin, ces victimes doivent pouvoir présenter, dans leur État membre de résidence, une demande d'indemnisation au représentant chargé du règlement des sinistres qui a été désigné dans cet État par l'entreprise d'assurance de la personne responsable. La fonction de ce représentant consiste à faciliter les démarches entreprises par les victimes de sinistres, en particulier à leur permettre d'introduire leur réclamation dans leur propre langue.

31 Selon le considérant 15 de la directive 2000/26, les États membres doivent prévoir que les représentants chargés du règlement des sinistres disposent de pouvoirs suffisants pour représenter l'entreprise d'assurance auprès des victimes et aussi pour représenter celle-ci auprès des autorités nationales, y compris, le cas échéant, devant les juridictions, dans la mesure où cela est compatible avec les règles du droit international privé portant sur l'attribution des compétences juridictionnelles.

32 Ainsi, au regard de ces objectifs, le législateur de l'Union a non seulement mis en place un système dans lequel les personnes lésées peuvent, dans chaque État membre, présenter une demande d'indemnisation au représentant de l'assureur de la personne responsable, selon des procédures avec lesquelles elles sont familiarisées, mais a complété logiquement ce système, comme il l'a précisé au considérant 14 de la directive 2000/26, par la reconnaissance, au bénéfice des victimes, d'un droit d'action directe contre cet assureur, sans être obligé d'agir contre la personne responsable.

33 Il résulte certes de ces considérations que le législateur de l'Union a entendu que, sans qu'elle puisse remettre en cause le respect des règles du droit international privé, la représentation des entreprises d'assurance, telle que prévue à l'article 4, paragraphe 5, de la directive 2000/26, inclue la fonction qui doit permettre aux personnes lésées d'engager valablement, devant les juridictions nationales, l'action en indemnisation de leur préjudice. Dans ce contexte, au nombre des pouvoirs suffisants dont doit disposer le représentant chargé du règlement des sinistres figure le mandat l'habilitant à recevoir les notifications d'actes judiciaires (voir, en ce sens, arrêt du 10 octobre 2013, *Spedition Welter*, C-306/12, EU:C:2013:650, points 23 et 24).

34 Comme l'a déjà relevé la Cour, il résulte en effet des travaux préparatoires de la directive 2000/26 que le pouvoir de représentation exercé par un assureur dans l'État membre de résidence de la victime avait, dans l'esprit du législateur, l'objectif d'inclure un mandat habilitant à recevoir des notifications d'actes judiciaires, même s'il était de caractère limité, puisqu'il ne devait pas affecter les règles du droit international privé portant sur l'attribution des compétences juridictionnelles (voir, en ce sens, arrêt du 10 octobre 2013, *Spedition Welter*, C-306/12, EU:C:2013:650, point 22).

35 En revanche, il ne résulte ni de ces travaux préparatoires ni des considérants de la directive 2000/26 que l'intention du législateur de l'Union ait été d'étendre ce mandat jusqu'à permettre que l'action des personnes lésées, devant la juridiction nationale du lieu de leur résidence, en vue d'obtenir une indemnisation par l'entreprise d'assurance de la personne responsable, puisse être intentée contre le représentant de cette entreprise.

36 En effet, puisque les personnes lésées peuvent notifier les actes judiciaires au représentant de l'entreprise d'assurance, il n'apparaît pas que l'objectif de la directive 2000/26, visant à

faciliter les démarches de ces personnes, ne serait pas de la sorte atteint et nécessiterait que ce représentant puisse en outre être assigné lui-même devant cette juridiction.

37 Le législateur de l'Union a également précisé, au considérant 13 de la directive 2000/26, que 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. Or, admettre que l'action en indemnisation puisse être intentée directement devant la juridiction nationale contre ce représentant lui-même et non contre l'entreprise qu'il représente risquerait d'influer sur les compétences juridictionnelles. D'ailleurs, le considérant 16 de cette directive précise aussi que les activités de ce représentant ne suffisent pas à attribuer une compétence aux juridictions de l'État membre de résidence de la personne lésée si cela n'est pas prévu par les règles du droit international privé sur l'attribution des compétences juridictionnelles.

38 Dans ces conditions, il n'apparaît pas que l'objectif visant à améliorer la situation juridique des personnes lésées à la suite d'un accident de la circulation routière survenu en dehors de leur État membre de résidence impliquerait que l'article 4 de la directive 2000/26, qui ne prévoit pas explicitement que le représentant chargé du règlement des sinistres puisse être assigné lui-même, en lieu et place de l'entreprise d'assurance qu'il représente, devrait être interprété, alors que ces personnes lésées peuvent agir directement contre une telle entreprise devant la juridiction nationale, comme imposant implicitement, mais nécessairement, aux États membres qu'ils prévoient une possibilité d'assignation de ce représentant.

39 Il résulte de l'ensemble des considérations qui précèdent qu'il convient de répondre à la première question que l'article 4 de la directive 2000/26 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 cette directive. (...) ».

Le rôle de « boîte aux lettres » dans le chef du représentant. Comme précisé ci-avant, la personne lésée ne dispose pas d'une action directe contre le représentant de l'assureur étranger mais, dans le cadre d'un contentieux judiciaire naissant, elle peut assigner l'assureur étranger au siège du représentant, lequel sert alors de « boîte aux lettres pour actes judiciaires » pour l'assureur étranger¹¹².

Pour le dire autrement, lorsque la personne lésée adresse la citation à comparaître au siège du représentant, elle ne l'assigne pas en sa qualité de représentant mais elle assigne l'assureur étranger au lieu du siège social du représentant de l'assureur étranger. Le représentant sert donc de « boîte aux lettres pour actes judiciaires » de l'assureur étranger représenté, et ce toujours dans le souci de faciliter les choses pour la personne lésée (qui peut ainsi agir dans son pays, dans sa langue...) ¹¹³.

¹¹² Civ. fr. Bruxelles, 27 février 2020, *For. ass.*, n° 218, novembre 2021, pp. 182-186, et plus spécialement p. 184, obs. L. MAISTRIAUX.

¹¹³ L. MAISTRIAUX, « L'action directe transfrontalière contre un assureur en responsabilité civile automobile : mandat du charge du règlement des sinistres, compétence internationale et droit applicable », *op. cit.*, p. 188, n° 4 et 8.

Pour le dire autrement encore, la personne lésée ne cite donc pas le représentant lui-même mais bien l'assureur étranger à l'adresse du représentant établi en Belgique¹¹⁴.

Cela doit néanmoins être clairement indiqué dans la citation, sous peine d'irrecevabilité, en mentionnant que le cité est l'assureur étranger, sous peine que l'action soit taxée d'irrecevabilité car elle laisserait transparaître une assignation pure et simple du représentant de l'assureur étranger en ses qualités propres¹¹⁵.

La citation pourrait par exemple mentionner, pour ce qui concerne la partie citée : « La N.V. SCHADEVERZEKERING, (adresse étrangère), citée au siège de son représentant belge, soit de la S.A. ASSUREUR BELGE, inscrite à la BCE sous le n° BE, dont le siège social est sis à (adresse belge) ».

La Cour de justice de l'Union européenne a été saisie d'une question très précise à cet égard. Elle a prononcé un arrêt le 10 octobre 2013¹¹⁶ qui mérite un temps d'arrêt.

Il s'agissait d'un accident de la circulation survenu en 2011 à Paris entre un camion allemand et un véhicule français. La société allemande, propriétaire du camion et partie préjudiciée, avait assigné le représentant établi en Allemagne, et non pas l'assureur français au siège du représentant allemand. L'action avait été déclarée irrecevable. Elle a été frappée d'appel. Les juges d'appel ont alors posé une question préjudicielle à la Cour de justice de l'Union européenne¹¹⁷.

Comme l'a épinglé l'Avocat général P. CRUZ VILLALÓN dans ses conclusions préalables à l'arrêt, la Cour était interrogée quant au fait de savoir si un représentant pouvait recevoir des notifications d'actes judiciaires, sans aucun pouvoir de représentation devant les juridictions nationales. Il rappelle ainsi que la Commission européenne s'est toujours montrée partisane de la possibilité, dans le chef du représentant, de recevoir des notifications d'actes judiciaires. La Commission faisait référence à « une représentation aux fins de certaines formalités de la procédure » dans le but de faciliter les formalités de notifications, sans qu'il ne soit question de modifier les règles d'attribution de compétence juridictionnelle internationale. L'Avocat général attire l'attention sur un point important, très utile pour comprendre la philosophie du texte, soit le fait que la notification du recours au représentant constitue « formellement la relation juridique procédurale ». Les actes judiciaires seront alors notifiés dans la langue du demandeur, qui sera également celle du défendeur¹¹⁸.

Saisie sur question préjudicielle¹¹⁹, la Cour de justice de l'Union européenne a précisé, tout en rappelant le principe d'interprétation, en droit national, le plus conforme avec le droit de l'Union européenne :

¹¹⁴ *Ibid.*, p. 188, n° 5.

¹¹⁵ B. DEWIT et V. KATZ, *Précis de droit de la circulation routière*, Limal, Anthemis, coll. « Droit des assurances », 2014, p. 218.

¹¹⁶ C.J.U.E., 10 octobre 2013, arrêt *Spedition Welter*, n° C-306/12, <http://curia.europa.eu>, concl. P. CRUZ VILLALÓN ; *For. ass.*, 2014, p.33, obs. J.-L. FAGNART.

¹¹⁷ Pour en savoir plus sur ce mécanisme, voy. la contribution de Jonathan WILDEMEERSCH dans le présent ouvrage.

¹¹⁸ Av. gén. P. CRUZ VILLALÓN, concl. préc. C.J.U.E., arrêt *Spedition Welter*, 10 octobre 2013, arrêt n° C-306/12, <http://curia.europa.eu>, points 17, 18, 21 à 23 et 26.

¹¹⁹ Pour en savoir plus sur ce mécanisme, voy. la contribution de Jonathan WILDEMEERSCH dans le présent ouvrage.

« 16 Par sa première question, la juridiction de renvoi demande en substance si l'article 21, paragraphe 5, de la directive 2009/103 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.

(...)

18 En l'occurrence, si, selon le libellé de l'article 21, paragraphe 5, de la directive 2009/103, le représentant chargé du règlement des sinistres dispose de pouvoirs suffisants pour représenter l'entreprise d'assurance auprès des personnes lésées et pour satisfaire intégralement leurs demandes d'indemnisation, cette disposition, qui fixe ainsi les objectifs de cette représentation, ne précise pas l'étendue exacte des pouvoirs confiés à cet effet.

19 Dans ces conditions, il importe de rappeler que la directive 2009/103 vise à garantir aux victimes d'accidents de la circulation automobile un traitement comparable, quels que soient les endroits de l'Union où les accidents se sont produits. À cette fin, ces victimes doivent pouvoir faire valoir dans leur État membre de résidence leur 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.

20 Selon le considérant 37 de la directive 2009/103, les États membres doivent prévoir que ces représentants chargés du règlement des sinistres disposent de pouvoirs suffisants pour représenter l'entreprise d'assurance auprès des victimes et aussi pour représenter celle-ci auprès des autorités nationales, y compris, le cas échéant, devant les juridictions, dans la mesure où cela est compatible avec les règles de droit international privé portant sur l'attribution des compétences juridictionnelles.

21 Il résulte, dès lors, clairement de ces considérations que le législateur de l'Union a entendu que, sans qu'elle puisse remettre en cause le respect des règles de droit international privé, la représentation des entreprises d'assurance telle que prévue à l'article 21, paragraphe 5, de la directive 2009/103 inclue celle qui doit permettre aux personnes lésées d'engager valablement devant les juridictions nationales l'action en indemnisation de leur préjudice.

22 D'ailleurs, ainsi que l'a relevé M. l'avocat général au point 25 de ses conclusions, il résulte des travaux préparatoires des directives qui ont précédé la directive 2009/103 et que celle-ci a codifiées dans le domaine des assurances que le pouvoir de représentation exercé par un assureur dans l'État de résidence de la victime avait, dans l'esprit du législateur, l'objectif d'inclure un mandat habilitant à recevoir des notifications d'actes judiciaires, même s'il était de caractère limité puisqu'il ne devait pas affecter les règles de droit international privé portant sur l'attribution des compétences juridictionnelles.

23 En conséquence, et dans cette limite, au nombre des pouvoirs suffisants dont doit disposer le représentant chargé du règlement des sinistres figure le mandat l'habilitant à recevoir les notifications d'actes judiciaires.

24 Exclure un tel mandat priverait d'ailleurs la directive 2009/103 de l'une de ses finalités. En effet, ainsi que l'a relevé M. l'avocat général au point 32 de ses conclusions, la fonction du représentant chargé du règlement des sinistres consiste précisément, conformément

aux objectifs visés par la directive 2009/103, à faciliter les démarches entreprises par les victimes de sinistres, en particulier à leur permettre d'introduire leur réclamation dans leur propre langue. Il serait dès lors contraire à ces objectifs de priver ces victimes, une fois effectuées leurs démarches préalables directement auprès de ce représentant, et alors qu'elles disposent d'une action directe contre l'assureur, de la possibilité de notifier les actes judiciaires à ce représentant en vue d'exercer l'action en indemnisation devant la juridiction internationalement compétente.

25 Eu égard aux considérations qui précèdent, il y a lieu de répondre à la première question que l'article 21, paragraphe 5, de la directive 2009/103 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. (...) ».

En synthèse, dans les pouvoirs dont dispose le représentant chargé du règlement des sinistres, figure son habilitation à recevoir valablement la notification, pour compte de l'assureur étranger, des actes judiciaires nécessaires à l'introduction d'une procédure en réparation d'un sinistre devant la juridiction compétente.

En conclusion. Au stade actuel, l'assignation devant la juridiction compétente du représentant de l'assureur n'est pas possible, aucun droit d'action directe n'existant dans le chef de la personne lésée contre le représentant de l'assureur étranger.

Un correspondant et un représentant : intérêt de la distinction ? La qualité de représentant concerne uniquement les assureurs établis dans l'Espace économique européen alors que la qualité de correspondant concerne les assureurs établis dans les 47 États membres du Conseil des Bureaux¹²⁰.

Le représentant traite des conséquences d'un accident survenu à l'étranger avec un véhicule étranger si la personne lésée a sa résidence en Belgique tandis que le correspondant ne peut régler que les conséquences d'un accident survenu dans le pays où il est établi, en l'occurrence en Belgique¹²¹.

Dans le cadre du règlement amiable, tant le correspondant que le représentant de l'assureur étranger peuvent recevoir les demandes d'indemnisation des personnes lésées¹²².

Par contre, la différence fondamentale réside dans le fait que l'assureur étranger peut être assigné au lieu du domicile, ou du siège, du représentant (voy. *supra*, p. 163 et 181) alors que cette possibilité n'est pas admise pour ce qui concerne le correspondant¹²³.

Le correspondant sera néanmoins sollicité par le BBAA (et non par la victime) pour gérer la phase judiciaire en son nom ~~après qu'il ait été valablement assigné devant la juridiction~~

¹²⁰ PH. GALAND et P.-A. LAZARSKI, « Le Fonds commun de garantie belge et le Bureau belge des assureurs automobiles : télescope ou complémentarité ? », *op. cit.*, p. 158.

¹²¹ *Ibid.*, p. 158.

¹²² *Ibid.*, p. 134.

¹²³ *Ibid.*, 2014, pp. 134-135.

compétente et c'est ce correspondant qui désignera un avocat qui interviendra au nom du BBAA¹²⁴.

§ 4. *Le Bureau Belge des Assureurs Automobiles*

Le BBAA, cet organisme trop peu connu. Le BBAA est une association d'assurance mutuelle, créée sous la forme d'une A.S.B.L., en 1957 dans le but de procéder à l'indemnisation des dommages causés en Belgique par des véhicules ayant leur stationnement habituel à l'étranger^{125 126}. L'arrêt royal du 11 juillet 2003 fixant les conditions d'agrément et le fonctionnement du Bureau belge et du Fonds commun de garantie¹²⁷ s'applique donc à lui.

Le BBAA est l'organisme dont question à l'article 6 de la Directive 2009/103/CE 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 responsabilité¹²⁸.

Le BBAA remplit ses missions dans un contexte international, chapeauté par le Conseil des Bureaux (« CoB »¹²⁹), dans le cadre d'un mécanisme connu sous le nom de « système de la carte verte ».

Comme pour chaque bureau national, le BBAA bénéficie d'une totale indépendance par rapport à l'assureur étranger du véhicule impliqué dans l'accident. En pratique, le BBAA ne doit donc pas attendre de recevoir le « feu vert » de l'assureur étranger pour procéder au paiement des indemnités en faveur de la victime de l'accident, si elle est victime pure et n'encourt aucune responsabilité¹³⁰. Il a toutefois intérêt à recevoir d'abord une confirmation de couverture provenant de l'assureur du véhicule non belge, soit une confirmation

¹²⁴ *Ibid.*, p. 135.

¹²⁵ Art. 2, § 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 ; Statuts du Bureau Belge des Assureurs Automobiles, approuvés par l'arrêt royal du 13 mai 2016, *M.B.*, 24 mai 2016.

¹²⁶ Pol. fr. Bruxelles (5^e ch. civ.), 12 juin 2020, *C.R.A.*, 2020/5, pp. 28-35. La décision est d'autant plus intéressante qu'elle rappelle ce principe, le juge précise que le fait que le véhicule ne soit pas immatriculé ne change rien à l'obligation d'indemnisation du BBAA. En d'autres termes, il convient d'avoir égard au stationnement habituel du véhicule à l'étranger et non à sa seule immatriculation.

¹²⁷ *M.B.*, 17 octobre 2003.

¹²⁸ *J.O.U.E.*, 7 octobre 2009, L 263/11.

« Bureaux nationaux d'assurance »

Chaque État membre veille à ce que le bureau national d'assurance, sans préjudice de l'engagement visé à l'article 2, point a), s'informe, à l'occasion d'un accident provoqué sur son territoire par un véhicule ayant son stationnement habituel sur le territoire d'un autre État membre :

- a) du territoire sur lequel ce véhicule a son stationnement habituel ainsi que de son numéro d'immatriculation, s'il en possède un ;
- b) dans toute la mesure du possible, des indications concernant l'assurance de ce véhicule, telles qu'elles figurent normalement sur la carte verte, et qui sont en possession du détenteur du véhicule, dans la mesure où ces indications sont demandées par l'État membre sur le territoire duquel le véhicule a son stationnement habituel.

Chaque État membre veille également à ce que le bureau communique les renseignements visés aux points a) et b) au bureau national d'assurance de l'État sur le territoire duquel le véhicule visé au premier alinéa a son stationnement habituel ».

¹²⁹ Pour en savoir plus, voy. le site Internet du CoB : <https://www.cobx.org/>.

¹³⁰ TH. PAPART et B. CEULEMANS, *Vade-mecum du Tribunal de police*, op. cit., p. 442.

de stationnement habituel ou encore une confirmation de validité de la carte internationale d'assurance automobile selon que le pays de provenance du véhicule non belge.

Les obligations du BBAA. En vertu de l'article 19bis-1 et de l'article 2, § 2 de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs¹³¹, le BBAA doit indemniser intégralement les personnes lésées pour les dommages causés en Belgique par des véhicules automoteurs ayant leur stationnement habituel à l'étranger, et plus précisément dans un pays où est applicable la présomption d'assurance, soit dans un État ayant adhéré au « système de la carte verte »¹³².

En effet, conformément à l'article 2 de l'arrêté royal du 13 février 1991¹³³ portant mise en vigueur et exécution de la loi du 21 novembre 1989, à défaut d'assurance répondant aux conditions de la loi du 21 novembre 1989, le BBAA est habilité à indemniser les personnes lésées de leurs dommages causés en Belgique par un véhicule automoteur réputé avoir son stationnement habituel à l'étranger si la responsabilité civile à laquelle il peut donner lieu est couverte, par un certificat international d'assurance¹³⁴. Les véhicules provenant des pays énumérés à l'article 2, alinéa 2 de l'arrêté royal précité ne doivent pas être munis d'un certificat.

En Belgique, une personne lésée, qu'elle soit belge ou non, peut donc postuler auprès du BBAA le remboursement de son dommage résultant d'un accident provoqué par un véhicule étranger dès qu'elle peut prouver l'existence d'une carte verte valide applicable au véhicule au moyen duquel son dommage a été causé¹³⁵, ou – selon le cas¹³⁶ – le stationnement dans un des pays énumérés.

Il est intéressant de noter que le BBAA ne peut couvrir que les dommages se situant dans un cadre de responsabilité extracontractuelle liée aux conséquences dommageables d'accident de la circulation et non intervenir dans le cadre d'une assurance RC exploitation ou encore d'une responsabilité objective sans lien avec le risque d'accident de la circulation (NB : on pense par exemple à la loi du 25 février 1991 relative à la responsabilité du fait des produits défectueux¹³⁷)¹³⁸.

Par exemple, on peut penser au dommage causé par un véhicule-outil, dans le cadre de son activité de travail, qui causerait un dommage qui devrait être couvert par l'assureur RC exploitation et non par l'assureur RC auto.

¹³¹ M.B., 8 décembre 1989.

¹³² PH. GALAND et P.-A. LAZARSKI, « Le Fonds commun de garantie belge et le Bureau belge des assureurs automobiles : télescopage ou complémentarité ? », *op. cit.*, pp. 128 et 131. Voy. également cette contribution pour en savoir plus sur la distinction entre la présomption d'assurance et la carte internationale d'assurance.

¹³³ M.B., 6 avril 1991.

¹³⁴ TH. PAPART et B. CEULEMANS, *Vade-mecum du Tribunal de police*, *op. cit.*, p. 443.

¹³⁵ *Ibid.*, p. 443.

¹³⁶ Par exemple, le véhicule dépourvu de plaque d'immatriculation ou muni d'une plaque ne correspondant pas ou ne correspondant plus au véhicule considéré. Voy. le considérant 5 de la Directive 2009/103/CE 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.U.E.*, 7 octobre 2009, L 263/11

¹³⁷ M.B., 8 décembre 1989.

¹³⁸ Voy. en ce sens : Pol. Namur, div. Dinant, 10 décembre 2020, *C.R.A.*, 2021, pp. 9-12.

Par le passé, l'apposition d'une plaque d'immatriculation – même expirée car radiée des registres d'immatriculation – d'un véhicule qui a son stationnement habituel sur un territoire d'un état de l'EEE ou d'un pays membre du « système de la carte verte » (voy. ci-après) constituait une présomption d'assurance. Même si la partie lésée devait prouver le fait fondant la présomption, elle n'était pas tenue de prouver l'existence d'une carte verte en cours de validité pour obtenir l'indemnisation de son préjudice par le BBAA¹³⁹.

L'arrêté royal du 22 décembre 2017 modifiant l'arrêté royal du 13 février 1991¹⁴⁰, entré en vigueur le 25 janvier 2018, a recadré les choses au niveau de la définition du « stationnement habituel ». Une immatriculation expirée ne crée plus de présomption d'assurance dans le cadre du règlement de sinistres.

Pour les véhicules automoteurs étrangers qui circulent momentanément en Belgique et qui ne font pas partie d'un État ayant adhéré au « système de la carte verte », l'indemnisation des dommages causés par un de ces véhicules est à solliciter auprès du FCGB (voy. *infra*)¹⁴¹.

La carte verte. La « carte verte » (qui n'est plus de couleur verte mais qui est passée au noir et blanc en 2020¹⁴²) est un certificat international d'assurance ou encore, la preuve officielle que le véhicule piloté est assuré en RC auto obligatoire. Elle est née en 1949 et vaut dans une série de pays adhérant « au système de la carte verte » (voy. point suivant)¹⁴³.

Conformément à l'article 23 de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs¹⁴⁴, chaque conducteur, qui pilote un véhicule automoteur sur 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, doit être porteur de sa carte verte et doit, sous peine de sanctions pénales, pouvoir l'exhiber en cas de contrôle¹⁴⁵.

En Belgique, c'est le BBAA qui édite la carte verte. Elle est délivrée par la compagnie d'assurance auprès de laquelle le preneur a souscrit son contrat d'assurance RC auto¹⁴⁶.

La période de validité de la carte verte est mentionnée sur celle-ci, tout comme les pays (par leur sigle) qui sont membres du système de la carte verte. Si un territoire n'est pas couvert, le sigle correspondant est barré. En d'autres termes, il peut facilement être repéré si la carte dont on dispose est valable et où.

¹³⁹ TH. PAPART et B. CEULEMANS, *Vade-mecum du Tribunal de police*, op. cit., p. 443.

¹⁴⁰ Arrêté royal 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.

¹⁴¹ *Ibid.*, p. 443.

¹⁴² Pour en savoir plus sur celle-ci et ses mentions, voy. le site Internet du BBAA, soit www.bbbaa-bbav.be et plus spécialement l'onglet « description » de la carte d'assurance : https://docs.google.com/viewerng/viewer?url=http://www.bbbaa-bbav.be/documents/Description-Carte_d_Assurance.pdf.

¹⁴³ N. SCHMITZ, obs. sous Cass. (1^{re} ch.), 23 octobre 2009, « Le stationnement habituel du véhicule : une notion en mouvement », *J.L.M.B.*, 2011/42, p. 2058.

¹⁴⁴ *M.B.*, 21 novembre 1989.

¹⁴⁵ Art. 29, § 2, loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière, *M.B.*, 27 mars 1968.

¹⁴⁶ PH. GALAND et P.-A. LAZARSKI, « Le Fonds commun de garantie belge et le Bureau belge des assureurs automobiles : télescope ou complémentarité ? », op. cit., p. 128.

Chaque carte verte qui est émise dans l'un des États membres de l'Espace Économique Européen (EEE) offre une couverture sur tout le territoire de l'EEE, mais en outre les territoires d'Andorre, Bosnie-Herzégovine, Monténégro, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et l'Irlande du Nord, la Serbie, la Suisse. Dans ce cas, les assureurs peuvent se contenter de biffer uniquement les pays qui ne font pas partie de l'EEE, sauf Andorre, Bosnie-Herzégovine, Monténégro, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et l'Irlande du Nord, la Serbie, la Suisse.

La carte verte mentionne le code du pays / le code de l'assureur / le numéro. En Belgique, est indiqué le numéro correspondant à celui de la police du contrat d'assurance.

La carte verte mentionne encore le nom et l'adresse du preneur d'assurance. La carte verte doit être signée par l'assureur, c'est une obligation.

Le « système de la carte verte ». Il s'agit d'un mécanisme de protection des victimes d'accidents de la route transfrontaliers qui, pour son fonctionnement, est composé de 47 pays membres¹⁴⁷ représentés par 46¹⁴⁸ bureaux nationaux d'assureurs.

Ce système présente un double objectif :

1. Faciliter la mobilité et le franchissement des frontières en évitant aux automobilistes de devoir souscrire une (nouvelle) assurance à chacune des frontières des pays membres ;
2. Faciliter le règlement des sinistres en veillant à ce que les victimes d'accidents de la route ne soient pas lésées par le fait que leurs dommages ont été causés par un automobiliste « de passage ».

« S'il améliorait le sort des victimes d'accidents de la circulation à l'étranger, le système ainsi mis en place présentait néanmoins l'inconvénient d'imposer le contrôle de la carte verte aux frontières, ce qui constituait un frein à la libre circulation des véhicules et des personnes dans la Communauté européenne. À côté de l'obligation faite aux États membres de rendre obligatoire l'assurance de la responsabilité civile automobile, l'un des objets de la première directive R.C. automobile a donc consisté à supprimer le contrôle de la carte verte pour les véhicules ayant leur stationnement habituel dans un État membre et qui pénétraient sur le territoire d'un autre État membre. La suppression du contrôle de la carte verte nécessitait cependant que chaque bureau national d'assurance "se porte garant pour les règlements des sinistres survenus sur son territoire et provoqués par la circulation des véhicules ayant leur stationnement habituel sur le territoire d'un autre État membre, qu'ils soient assurés ou non, dans les conditions fixées par sa propre législation nationale relative à l'assurance obligatoire". Un accord inter-bureaux s'est matérialisé en ce sens dans une convention complémentaire conclue le 16 octobre 1972 »¹⁴⁹.

¹⁴⁷ La liste des pays adhérents est disponible sur le site du CoB : <https://www.cobx.org/article/45/gc-system-composed-green-card-bureaux-48-countries-participating-system>.

¹⁴⁸ Depuis le 1er janvier 2022, le Bureau d'Israël n'est plus membre.

¹⁴⁹ N. SCHMITZ, obs. sous Cass. (1^{re} ch.), 23 octobre 2009, « Le stationnement habituel du véhicule : une notion en mouvement », *op. cit.*, p. 2059.

Tenant compte de ce système, chaque État membre a dû désigner un bureau national d'assurance chargé de délivrer à ses résidents nationaux un certificat international d'assurance (soit « la carte verte », qui n'est plus verte). Le bureau désigné est également chargé d'indemniser la victime d'un accident de la circulation causé sur son territoire par un véhicule immatriculé à l'étranger. En cas de sinistre, le bureau désigné dans le pays où s'est déroulé l'accident gère donc le sinistre au nom et pour le compte du bureau qui a émis la carte verte¹⁵⁰.

Le Conseil des Bureaux (« CoB »¹⁵¹) est l'organisation agissant pour la protection des victimes du trafic routier transfrontalier qui coordonne les activités des bureaux nationaux des États membres du « système de la carte verte ».

Le CoB opère sous l'égide des Nations Unies et coopère également avec les institutions de l'Union européenne pour améliorer, notamment, le règlement des réclamations internes en cas d'accident de voiture.

Une des missions du BBAA : la réparation des dommages causés par un accident de la circulation. Conformément à l'article 19*bis*-1 et l'article 2, § 2, de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs¹⁵², le BBAA a pour mission de réparer les dommages causés en Belgique par des véhicules automoteurs ayant leur stationnement habituel à l'étranger.

Le BBAA, ainsi assimilé à un assureur RC auto, assume donc à l'égard des personnes lésées, les mêmes obligations qu'une entreprise d'assurance fournissant une garantie RC auto¹⁵³.

Cela implique deux choses pour la victime. Un élément positif est que la victime peut exercer un recours direct comme le BBAA. Un élément négatif, par contre, est que, puisque le BBAA est assimilé à un assureur, cela veut dire qu'il peut opposer les exclusions de garantie d'assurance RC auto prévues à l'article 3 de la loi du 21 novembre 1989 (on pense au véhicule étranger qui aurait fait l'objet d'un vol préalablement à la survenance de l'accident ou qui serait impliqué dans un accident survenu dans le cadre d'une course automobile autorisée¹⁵⁴)¹⁵⁵.

Comment les choses s'opèrent-elles en pratique ?

1. Si le véhicule étranger impliqué dans un accident survenu en Belgique est valablement assuré par un assureur étranger et si cette entreprise étrangère d'assurance s'est choisi un correspondant en Belgique (voy. *supra*), le BBAA transmettra le dossier « sinistre » au correspondant qui se chargera de la gestion et du règlement de sinistre au nom et pour compte du BBAA. Toutefois, sous peine d'irrecevabilité, celui qui sera à assigner judiciairement est le BBAA même si c'est le correspondant qui assurera la gestion, en arrière-plan, la gestion du litige !

¹⁵⁰ *Ibid.*, p. 2058.

¹⁵¹ Pour en savoir plus, voy. le site Internet du CoB : <https://www.cobx.org/>.

¹⁵² *M.B.*, 8 décembre 1989.

¹⁵³ 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 ; TH. PAPART et B. CEULEMANS, *Vade-mecum du Tribunal de police*, *op. cit.*, p. 444.

¹⁵⁴ Civ. Liège, div. Huy, 25 mai 2016, *J.J.Pol.-T.Pol.*, 2018/1, pp. 19-21.

¹⁵⁵ TH. PAPART et B. CEULEMANS, *Vade-mecum du Tribunal de police*, *op. cit.*, p. 444.

2. Si le véhicule étranger impliqué dans un accident survenu en Belgique est valablement assuré par un assureur étranger et si cette entreprise étrangère d'assurance n'a pas désigné de correspondant en Belgique, la gestion du sinistre et l'indemnisation de la victime incombent directement au BBAA¹⁵⁶.
3. Si le véhicule étranger impliqué dans un accident survenu en Belgique n'est pas valablement assuré, il y a lieu de faire une distinction selon le pays où le véhicule fait l'objet d'une immatriculation :
 - a. Le véhicule provient d'un État membre de l'Union européenne ou ayant signé la « convention multilatérale de garantie »¹⁵⁷ : entre les États membres et les pays signataires de cette convention, le contrôle frontalier de l'existence d'une carte internationale d'assurance valable a été supprimé. Le bureau du pays d'origine se porte garant de couvrir la RC auto relative au conducteur de ce véhicule et ce, même si aucun contrat d'assurance n'est identifié. Dans ce cas, la seule condition d'intervention du BBAA est la preuve du lieu du stationnement habituel du véhicule impliqué dans l'accident. La notion du stationnement habituel est liée à l'immatriculation du véhicule. Si ce stationnement fait défaut, il y a lieu de saisir le Fonds commun de garantie belge¹⁵⁸.
 - b. Le véhicule provient d'un pays ayant adhéré au « système de la carte verte », c'est-à-dire ayant signé la « convention interbureaux » uniquement¹⁵⁹, la condition d'intervention du BBAA est la preuve d'une carte internationale d'assurance automobile en cours de validité ; si ce certificat fait défaut, il y a lieu de saisir le Fonds commun de garantie belge (voy. *infra*).
4. Si le véhicule étranger impliqué dans un accident survenu en Belgique provient d'un pays tiers qui n'a signé aucun accord, il faut distinguer deux situations :
 - a. Le conducteur a souscrit une assurance frontière¹⁶⁰ dans un des pays ayant adhéré au « système de la carte verte » et il est donc considéré comme valablement assuré et pourra solliciter l'intervention du BBAA,

¹⁵⁶ Art. 19bis-11, §2, 2°, la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, *M.B.*, 8 décembre 1989.

¹⁵⁷ Il s'agit de la décision de la Commission du 30 mai 1991 relative à l'application de la directive 72/166/CEE du Conseil 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.U.E.*, 5 juillet 1991, L 177/25 et s., appelée « convention multilatérale de garantie » qui a pour objectif, à compter du 1^{er} juin 1991, que chaque État membre s'abstienne d'effectuer un contrôle d'assurance RC auto obligatoire pour les véhicules qui ont leur stationnement habituel sur le territoire européen d'un autre État membre ou sur le territoire de certains pays signataires.

La liste peut être obtenue sur le site du BBAA : <http://www.bbba-bbav.be/>. Voy. aussi l'art. 2, al. 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.

¹⁵⁸ Ph. GALAND et P.-A. LAZARSKI, « Le Fonds commun de garantie belge et le Bureau belge des assureurs automobiles : télescope ou complémentarité ? », *op. cit.*, p. 135.

¹⁵⁹ Convention entre les bureaux nationaux d'assurance des États membres de l'Espace économique européen et d'autres États associés conclue le 30 mai 2002 à Rethymno (Crète).

¹⁶⁰ Voy. l'art. 8 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

- b. Le conducteur n'a pas souscrit d'assurance frontière dans un des pays ayant adhéré au « système de la carte verte » et le BBAA n'interviendra donc pas. Il y aura donc lieu, pour la victime, de saisir le FCGB.

Quid des accidents causés par des véhicules assurés dans un pays tiers ? Un véhicule immatriculé dans un pays non-signataire des accords inter-bureaux, c'est-à-dire qui ne bénéficie ni de la présomption d'assurance, ni d'une carte internationale d'assurance, est tenu de souscrire, avant et pour pouvoir être admis à la circulation sur le territoire belge, une « assurance frontière »¹⁶¹.

À défaut d'avoir souscrit un tel contrat d'assurance, le véhicule sera considéré comme ne répondant pas aux exigences sur l'obligation d'assurance en Belgique, au sens de l'article 2 de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs¹⁶².

Par conséquent, si un accident de la circulation a lieu dans ces conditions, le véhicule étranger sera considéré comme non assuré et donc, le débiteur d'indemnisation en faveur de la victime sera le FCGB puisque l'on sera dans le cas de non-assurance visé par l'article 19bis-11, § 1^{er}, 8^o, de la loi du 21 novembre 1989¹⁶³.

La victime ne pourra donc pas s'adresser au BBAA pour obtenir réparation de son dommage.

Le stationnement habituel. L'article 1^{er} 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 automoteurs¹⁶⁴ détermine, de manière négative, ce qu'il y a lieu d'entendre par « territoire où est habituellement stationné le véhicule ». Il vise :

« 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 ;

contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité, *J.O.U.E.*, L 263, 7 octobre 2009, pp. 11-31.

« Article 8

Documentation concernant les véhicules ayant leur stationnement habituel sur le territoire d'un pays tiers
1. Tout véhicule ayant son stationnement habituel sur le territoire d'un pays tiers doit être muni, soit d'une carte verte en état de validité, soit d'un certificat d'assurance-frontière qui prouve l'existence d'une assurance conforme à l'article 7, avant de pénétrer sur le territoire où le traité est applicable.

Toutefois, les véhicules ayant leur stationnement habituel dans un pays tiers sont considérés comme des véhicules ayant leur stationnement habituel dans la Communauté, lorsque les bureaux nationaux de tous les États membres se portent individuellement garants – chacun dans les conditions fixées par sa propre législation nationale relative à l'assurance obligatoire – pour les règlements des sinistres survenus sur leur territoire et provoqués par la circulation de ces véhicules ».

¹⁶¹ 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.

¹⁶² *M.B.*, 8 décembre 1989.

¹⁶³ « § 1^{er}. Toute personne lésée peut obtenir du Fonds la réparation des dommages causés par un véhicule automoteur : (...)

8^o) lorsqu'aucune entreprise d'assurances n'est obligée 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 ».

¹⁶⁴ *M.B.*, 6 avril 1991.

- 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 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 ».

Depuis l'adoption de la cinquième directive R.C. automobile¹⁶⁵, si 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 où le véhicule a son stationnement habituel est celui de l'État dans lequel l'accident a eu lieu. En d'autres termes, la 5^{ème} directive a instauré la règle selon laquelle une plaque qui ne correspond pas au véhicule fait tomber le stationnement dans le pays de l'accident et dès lors, ce n'est plus le BBAA qui est tenu mais bien le FCGB.

La preuve du stationnement habituel et donc, de l'identification du fait que le véhicule était immatriculé à l'étranger repose sur la victime demanderesse en réparation. On pense notamment à un signe distinctif, une marque d'immatriculation délivrée dans le pays d'origine¹⁶⁶.

Une obligation pour la personne lésée d'agir contre le BBAA ? La réponse est nuancée. En effet, plutôt que d'assigner le BBAA, la personne lésée par un accident causé en Belgique par un véhicule ayant son stationnement habituel à l'étranger est libre d'assigner l'assureur étranger en Belgique si elle le souhaite¹⁶⁷ et si cette faculté lui est offerte, tenant compte du Règlement Bruxelles Ibis. Tout dépend du lieu du siège social de l'assureur (voy. *supra*, p. 162)¹⁶⁸.

Comme indiqué *supra* dans la présente contribution, la personne lésée bénéficie, en droit belge du moins, d'une action directe à l'encontre de l'assureur étranger en vertu de l'article 9 de la Convention de La Haye¹⁶⁹.

¹⁶⁵ Directive 2005/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2005 modifiant les directives 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE et 90/232/CEE du Conseil et la directive 2000/26/CE du Parlement européen et du Conseil sur l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs, *J.O.U.E.*, 11 juin 2005, L 149/14.

¹⁶⁶ 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. 137.

¹⁶⁷ TH. PAPART et B. CEULEMANS, *Vade-mecum du Tribunal de police*, *op. cit.*, p. 446.

¹⁶⁸ Si l'assureur a son siège social dans un autre pays que celui où le règlement s'applique, il faudrait un traité entre la Belgique et ce pays.

¹⁶⁹ Convention ratifiée par la Belgique par une loi du 10 février 1975 qui implémente en droit belge la Convention du 4 mai 1971 sur la loi applicable en matière d'accident de la circulation routière, *M.B.*, 7 mai 1975.

Toutefois, si le résident belge décide d'agir contre l'assureur étranger devant le tribunal étranger compétent, agir de la sorte n'est pas exempt de risques ou d'embûches dès lors que la personne lésée risque se heurter, outre aux difficultés linguistiques¹⁷⁰ :

- Au fait que l'assureur étranger pourrait invoquer des exceptions contractuelles opposables aux tiers et inconnues en droit belge ;
- Au fait que l'assureur étranger pourrait invoquer des limites de garanties ;
- Au fait que l'assureur étranger aura une connaissance limitée de la législation belge 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, peut-être nettement moins favorables ;
- Au fait que la procédure judiciaire pourrait être poursuivie devant une juridiction étrangère.

On perçoit de suite qu'agir contre le BBAA présentera des facilités pour la personne lésée mais cela ne veut pas dire qu'il lui est interdit d'agir directement contre l'assureur étranger ou que, ce faisant, son action risque d'être déclarée irrecevable.

Dans un arrêt du 13 décembre 2007¹⁷¹, la Cour de justice des Communautés européennes, tenant compte de son ancienne appellation, saisie d'une question préjudicielle, a clairement validé le recours d'une personne lésée devant le tribunal du lieu où elle est domiciliée dans un État membre contre un assureur ayant « son domicile »¹⁷² sur le territoire d'un État membre.

Les faits à l'origine du litige sont les suivants : un résident allemand, victime d'un accident de la circulation survenu aux Pays-Bas, s'est retrouvé en litige avec l'entreprise d'assurance néerlandaise couvrant la responsabilité civile de l'auteur de l'accident. Le résident allemand a assigné la compagnie d'assurance néerlandaise devant la juridiction allemande territorialement compétente compte tenu de son domicile. La compagnie d'assurance estimait que l'action était irrecevable au motif de l'incompétence du juge allemand. Le Bundesgerichtshof, saisi de ce litige, a interrogé la C.J.C.E quant à sa compétence.

La Cour relève en substance que :

« 22 Ladite section 3 édicte plusieurs règles de compétence relatives aux actions intentées contre l'assureur. Elle prévoit notamment que l'assureur, domicilié sur le territoire d'un État membre, peut être attiré en justice devant les tribunaux de l'État où il a son domicile [article 9, paragraphe 1, sous a)], devant le tribunal du lieu où le demandeur a son domicile, si l'action est introduite par le preneur d'assurance, l'assuré ou un bénéficiaire [article 9, paragraphe 1, sous b)] et, enfin, devant le tribunal du lieu où le fait dommageable s'est produit, s'il s'agit d'assurance de responsabilité ou d'assurance portant sur des immeubles (article 10).

¹⁷⁰ TH. PAPART et B. CEULEMANS, *Vade-mecum du Tribunal de police*, op. cit., p. 446.

¹⁷¹ C.J.U.E., 13 décembre 2007, arrêt *FBTO Schadeverzekeringen NV*, C-463/06, <http://curia.europa.eu>.

¹⁷² Ou « siège social ».

23 En ce qui concerne l'assurance de responsabilité, l'article 11, paragraphe 2, du règlement n° 44/2001 renvoie auxdites règles de compétence pour les actions directes intentées par la personne lésée contre l'assureur.

24 Dès lors, en vue de répondre à la question posée par la juridiction nationale, il y a lieu de définir la portée du renvoi effectué par l'article 11, paragraphe 2, du règlement n° 44/2001 à l'article 9, paragraphe 1, sous b), de celui-ci. Il convient notamment d'établir si ce renvoi doit être interprété en ce sens qu'il reconnaît uniquement aux juridictions désignées par cette dernière disposition, à savoir celles du lieu du domicile du preneur d'assurance, de l'assuré ou du bénéficiaire, la compétence pour connaître de l'action directe de la victime contre l'assureur ou bien si ce renvoi permet d'appliquer à cette action directe la règle de compétence du domicile du demandeur, énoncée dans ledit article 9, paragraphe 1, sous b) du règlement n° 44/2001.

25 Il convient de relever, à cet égard, que cette dernière disposition ne se limite pas à attribuer la compétence aux juridictions du domicile des personnes qui y sont énumérées, mais que, au contraire, elle énonce la règle de compétence du domicile du demandeur, en reconnaissant ainsi auxdites personnes la faculté d'attirer l'assureur devant le tribunal du lieu de leur propre domicile.

26 Ainsi, interpréter le renvoi effectué par l'article 11, paragraphe 2, du règlement n° 44/2001 à l'article 9, paragraphe 1, sous b), de celui-ci en ce sens qu'il ne permet à la personne lésée d'agir en justice que devant les tribunaux compétents en vertu de cette dernière disposition, c'est-à-dire ceux du domicile du preneur d'assurance, de l'assuré ou du bénéficiaire, serait directement contraire au libellé même dudit article 11, paragraphe 2. Ledit renvoi conduit à élargir le champ d'application de cette règle à des catégories de demandeurs, agissant contre l'assureur, autres que le preneur d'assurance, l'assuré ou le bénéficiaire du contrat d'assurance. Ainsi, la fonction de ce renvoi est d'ajouter à la liste des demandeurs, contenue dans ledit article 9, paragraphe 1, sous b), les personnes ayant subi un dommage.

27 À cet égard, l'application de cette règle de compétence à l'action directe de la personne lésée ne saurait dépendre de la qualification de celle-ci en tant que "bénéficiaire" au sens de l'article 9, paragraphe 1, sous b), du règlement n° 44/2001, car le renvoi à cette disposition effectué par l'article 11, paragraphe 2, de celui-ci permet l'extension de la règle de compétence à ces litiges au-delà de l'encadrement de l'acteur dans l'une des catégories figurant dans ladite disposition.

28 Ce raisonnement est également fondé sur l'interprétation téléologique des dispositions en cause dans l'affaire au principal. En effet, selon le treizième considérant du règlement n° 44/2001, celui-ci vise à garantir une protection plus favorable aux parties faibles que ne le permettent les règles générales de compétence (voir, en ce sens, arrêts précités Group Josi, point 64 ; Société financière et industrielle du Peloux, point 40, ainsi que du 26 mai 2005, GIE Réunion européenne e.a., C-77/04, Rec. p. I-4509, point 17). En effet, dénier à la victime le droit d'agir devant le tribunal du lieu de son propre domicile la priverait d'une protection identique à celle accordée par ce règlement aux autres parties considérées comme faibles dans les litiges en matière d'assurance et serait donc contraire à l'esprit de celui-ci. Par ailleurs, ainsi que la Commission le relève à bon droit, le règlement n° 44/2001 a renforcé une telle protection par rapport à celle qui résultait de l'application de la convention de Bruxelles.

29 Une telle interprétation est confirmée par les termes de la directive 2000/26 en matière d'assurance de la responsabilité résultant de la circulation des véhicules automoteurs, telle que modifiée, après l'entrée en vigueur du règlement n° 44/2001, par la directive 2005/14. En effet, dans la directive 2000/26, le législateur communautaire n'a pas seulement prévu, à l'article 3, l'attribution, dans les ordres juridiques des États membres, d'un droit d'action directe de la victime à l'encontre de l'entreprise d'assurance, mais il a expressément fait référence, dans le seizième considérant bis, aux articles 9, paragraphe 1, sous b), et 11, paragraphe 2, du règlement n° 44/2001, pour évoquer le droit de la personne lésée d'intenter une action en justice contre l'assureur devant le tribunal du lieu où elle a son domicile.

30 Enfin, en ce qui concerne les conséquences de la qualification de l'action directe de la personne lésée contre l'assureur qui, ainsi qu'il ressort de la décision de renvoi, font l'objet d'une controverse en droit allemand, il convient de relever que l'application de la règle de compétence énoncée par l'article 9, paragraphe 1, sous b), du règlement n° 44/2001 à une telle action n'est pas exclue par la qualification, dans le droit national, de celle-ci en tant qu'action de responsabilité délictuelle, portant sur un droit externe aux relations juridiques de caractère contractuel. En effet, la nature de cette action en droit national n'a aucune pertinence pour l'application des dispositions de ce règlement, étant donné que lesdites règles sur la compétence sont contenues dans une section, à savoir la section 3 du chapitre II dudit règlement, qui concerne, en général, la matière d'assurance et qui est distincte de celle relative aux compétences spéciales en matière contractuelle et délictuelle, à savoir la section 2 du même chapitre. La seule condition à laquelle l'article 11, paragraphe 2, du règlement n° 44/2001 soumet l'application de ladite règle de compétence est celle selon laquelle l'action directe doit être prévue par le droit national.

31 Eu égard à l'ensemble des considérations qui précèdent, il convient de répondre à la question posée que le renvoi effectué par l'article 11, paragraphe 2, du règlement n° 44/2001 à l'article 9, paragraphe 1, sous b), de celui-ci 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 (...) ».

La réponse de la Cour est donc tout à fait conforme à l'intention du législateur européen, qui entend permettre à la victime d'un accident survenu sur le territoire d'un autre État membre que celui de son domicile, d'avoir dans son chef la possibilité de solliciter judiciairement l'indemnisation de son dommage devant le tribunal du lieu où elle est domiciliée.

L'assimilation du BBAA à un assureur : conséquences. En vertu de 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 automoteurs¹⁷³, le BBAA est assimilé à un assureur RC auto. Cela signifie que la victime peut exercer une action directe à l'encontre du BBAA (dans les mêmes délais de prescription que ceux utiles pour agir contre un assureur, soit 5 ans)¹⁷⁴.

¹⁷³ M.B., 8 décembre 1989.

¹⁷⁴ TH. PAPART et B. CEULEMANS, *Vade-mecum du Tribunal de police*, op. cit., p. 444.

Cela a également pour conséquence que le BBAA peut invoquer, à l'encontre de la personne lésée qui sollicite indemnisation, les exclusions reprises à l'article 3 de la loi du 21 novembre 1989 (vol, violence ou recel)¹⁷⁵¹⁷⁶.

La Cour de cassation a ainsi estimé que « 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 »¹⁷⁷.

Dans le même sens, à défaut d'identification du véhicule à l'origine du sinistre, le BBAA n'est pas tenu de réparer le dommage subi par la personne lésée, la charge en incombant plutôt au FCGB, sur pied de l'article 19bis-11, § 1^{er}, 7^o, de la loi du 21 novembre 1989¹⁷⁸ (voy. *infra*)¹⁷⁹.

Il est intéressant de noter que dans un arrêt du 25 avril 2013¹⁸⁰, la Cour de cassation a rappelé un principe important pour ce qui concerne l'assimilation du BBAA avec un assureur RC auto dans le cas d'un véhicule non assuré. La Cour suprême rappelle que l'assimilation du BBAA à un assureur RC auto ne joue qu'en faveur des personnes lésées. Cette 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 ». En d'autres termes, pour ce qui concerne son recours subrogatoire dans l'hypothèse d'un cas de non-assurance, le BBAA n'est pas tenu par le contrat-type puisque son application est liée, par définition, à l'existence d'un contrat en vigueur¹⁸¹.

Le remboursement des décaissements effectués par un Bureau étranger. « Bien que la loi du 21 novembre 1989 ne le précise pas explicitement, le Bureau est également garant du remboursement des décaissements consentis par un Bureau étranger lorsqu'un véhicule belge est impliqué dans un accident survenu dans un pays avec lequel le Bureau a conclu un accord qui est basé sur le stationnement habituel, ou sur la carte verte. Notons par ailleurs que l'article 4, § 4 de l'arrêté royal du 11 juillet 2003 fixant les conditions d'agrément et le fonctionnement du Bureau belge, prévoit bien que le Bureau est tenu notamment de calculer et de comptabiliser sous le nom de "provisions pour sinistres" les obligations relatives aux sinistres survenus en dehors du territoire belge et qui demeurent à sa charge en vertu des conventions signées avec d'autres bureaux. Si le Bureau ne devait pas assumer cette charge, les véhicules belges ne seraient admis à la circulation routière à l'étranger qu'à condition de veiller toujours à la souscription d'une assurance R.C. auto à la frontière »¹⁸².

¹⁷⁵ En cas de vol, violence ou recel, la victime doit alors s'adresser au FCGB, conformément à l'article 19bis-11, § 1^{er}, 4^o, 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.

¹⁷⁶ TH. PAPART et B. CEULEMANS, *Vade-mecum du Tribunal de police*, op. cit., p. 444 ; 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. 137.

¹⁷⁷ Cass., 31 octobre 1997, *J.L.M.B.*, 1998, p. 1816 ; Cass., 25 avril 2013, *R.G.A.R.*, 2014, n° 15091.

¹⁷⁸ TH. PAPART et B. CEULEMANS, *Vade-mecum du Tribunal de police*, op. cit., p. 444.

¹⁷⁹ A. PIRE et J. MUYLDERMANS, obs. sous Cass., 1^{er} mars 2004, « Het begrip 'gewoonlijk in het buitenland te zijn gestald' van art. 2 W.A.M. 1989 », *Bull. ass.*, 2004, liv. 3, p. 497.

¹⁸⁰ Cass., 25 avril 2013, *C.R.A.*, 2013, liv. 4, pp. 6-8, note J. MUYLDERMANS.

¹⁸¹ J. MUYLDERMANS, note sous Cass., 25 avril 2013, *C.R.A.*, 2013, liv. 4, p. 9.

¹⁸² *Ibid.*

§ 5. Le Fonds Commun de Garantie Belge

Le Fonds Commun de Garantie Belge, un intervenant subsidiaire. Si dans les présentations des intervenants de cette contribution, le FCGB est cité en dernier, c'est en raison du caractère subsidiaire de son intervention¹⁸³.

La création du Fonds Commun de Garantie Belge. Il a été créé par la loi du 1^{er} juillet 1956 rendant obligatoire l'assurance de la responsabilité civile découlant de l'usage des véhicules automoteurs¹⁸⁴. Ses missions sont nombreuses et importantes¹⁸⁵.

L'identification du représentant de l'assureur étranger. L'article 19bis-6, 6° de la loi du 21 novembre 1989 prévoit que le FCGB tient un registre contenant, parmi ses données, le nom et l'adresse du représentant chargé du règlement des sinistres désigné dans chacun des États de l'Espace économique européen.

En outre, pour les véhicules ayant leur stationnement habituel sur le territoire belge, ce registre contient le numéro d'immatriculation des véhicules, la marque, le numéro de châssis, le numéro de la police d'assurance applicable, la liste des véhicules bénéficiant de la dérogation à l'obligation d'assurance¹⁸⁶.

Ce registre est le *Belgian Motor Insurance Information Center* (BMIC)¹⁸⁷.

L'absence de réponse motivée. En cas de survenance d'un accident de la circulation à l'étranger et impliquant un véhicule tiers non belge assuré par un assureur étranger, la personne lésée qui est domiciliée en Belgique peut s'adresser directement à l'assureur étranger ou à son représentant en Belgique¹⁸⁸.

Le représentant, comme tout assureur RC auto et tenant compte des articles 13 de 14 de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs¹⁸⁹, dispose de trois mois pour répondre à la personne lésée qui

¹⁸³ V. PIRE, « Du F.C.G.A. au F.C.G.B. : dernières évolutions légales et jurisprudentielles », in *Actualités en droit des assurances*, Bruxelles, Larcier, CUP, vol. 154, 2014, p. 242.

¹⁸⁴ *M.B.*, 15 juillet 1956.

¹⁸⁵ Le FCGB ne sera pas examiné « sous toutes ses coutures » ici et ne seront envisagées que ses missions en lien avec l'objet de la présente contribution. Pour en savoir plus, peuvent être consultés les articles 18 et suivants de l'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 et, bien évidemment, les articles 19bis-1 à 19bis-18 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. Voy. aussi V. PIRE, « Le Fonds Commun de Garantie Belge : tour d'horizon des dernières évolutions jurisprudentielles », *op. cit.*, pp. 219-250.

¹⁸⁶ Art. 19bis-6, loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, *M.B.*, 8 décembre 1989 ; T. PAPART et B. CEULEMANS, *Vade-mecum du Tribunal de police*, *op. cit.*, p. 411.

¹⁸⁷ Le lien d'accès est le suivant : <https://www.fcgb-bgwf.be/orki/view/18/demande-d%E2%80%99identification.html>. Pour les conditions d'accès aux informations, voy. not. TH. PAPART et B. CEULEMANS, *Vade-mecum du Tribunal de police*, *op. cit.*, p. 412.

¹⁸⁸ PH. GALAND et P.-A. LAZARSKI, « Le Fonds commun de garantie belge et le Bureau belge des assureurs automobiles : télescope ou complémentarité ? », *op. cit.*, p. 146.

¹⁸⁹ *M.B.*, 8 décembre 1989.

a introduit auprès de ses services une demande d'indemnisation. Il doit être présenté une offre d'indemnisation ou être adressée une réponse motivée¹⁹⁰.

À défaut de respecter les délais de réponse ou de présentation d'offre indiqués ci-dessus, la personne lésée, sur la base de l'article 19bis-11, § 1^{er}, 5°, de la loi du 21 novembre 1989¹⁹¹ pourra demander l'intervention du FCGB, si les conditions prévues par la loi sont remplies.

L'article 19bis-13, § 1^{er}, de la loi du 21 novembre 1989 encadre l'intervention du FCGB¹⁹².

L'absence de désignation de représentant de l'assureur étranger. L'article 19bis-11, 6° de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs¹⁹³ prévoit que le FCGB indemnise la personne lésée lorsque l'entreprise d'assurances qui assure le véhicule étranger dont le conducteur est responsable de l'accident n'a pas désigné de représentant chargé du règlement des sinistres en Belgique¹⁹⁴.

Une personne lésée peut donc décider d'introduire son action à l'encontre du FCGB devant la juridiction belge compétente pour obtenir l'indemnisation de son dommage alors qu'elle a été victime d'un accident survenu dans un État de l'Espace économique européen (EEE) ou encore, dans un État tiers mais ayant adhéré au système de la carte verte¹⁹⁵.

Cette faculté, fondée sur pied de l'article 19bis-12, 2° de la loi du 21 novembre 1989, présente un intérêt certain pour la victime qui, résidant en Belgique, peut assigner un débiteur en indemnisation devant la juridiction belge compétente en lieu et place de devoir assigner le responsable, ou son assureur, dans le pays où a eu lieu l'accident.

¹⁹⁰ 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. 146.

¹⁹¹ *M.B.*, 8 décembre 1989.

« Art. 19bis-11, § 1^{er}. 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 ».

¹⁹² « § 1^{er}. Dans les cas visés aux 5°) et 6°) de l'article 19bis-11, § 1^{er}, 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.

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. (...) ».

¹⁹³ *M.B.*, 8 décembre 1989.

¹⁹⁴ B. DEWIT et V. KATZ, *Précis de droit de la circulation routière*, *op. cit.*, p. 202.

¹⁹⁵ V. PIRE, « Le Fonds Commun de Garantie Belge : tour d'horizon des dernières évolutions jurisprudentielles », *op. cit.*, p. 247, n° 74.

Si l'accident est survenu dans un pays tiers ou non membre du conseil des bureaux, aucune disposition légale n'autorise la personne lésée à s'adresser au FCGB lorsque l'assureur étranger ne réserve aucune suite à ses demandes d'indemnisation. En effet, l'article 19bis-11, § 2, de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs¹⁹⁶, ne vise que les accidents survenus sur le territoire de l'Union européenne ou dans un État adhérent au système de la carte verte.

Le véhicule immatriculé et assuré dans un État tiers et absence d'assurance frontière valable. Un véhicule immatriculé dans un pays non signataire des accords inter-bureaux, c'est-à-dire qui ne bénéficie ni de la présomption d'assurance, ni d'une carte internationale d'assurance, est tenu de souscrire, avant et pour pouvoir être admis à la circulation sur le territoire belge, une « assurance frontière »¹⁹⁷.

À défaut d'avoir souscrit un tel contrat d'assurance, le véhicule sera considéré comme ne répondant pas aux exigences sur l'obligation d'assurance en Belgique, au sens de l'article 2 de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs¹⁹⁸.

En d'autres termes, si un accident de la circulation a lieu en Belgique¹⁹⁹ dans ces conditions, le véhicule étranger sera considéré comme non assuré et donc, le débiteur d'indemnisation en faveur de la victime sera le FCGB puisque l'on sera dans le cas de non-assurance visé par l'article 19bis-11, § 1^{er}, 8°, de la loi du 21 novembre 1989²⁰⁰.

Le véhicule étranger non identifié. Le FCGB peut être amené, sur la base de l'article 19bis-11, 1^{er}, 7°, de la loi du 21 novembre 1989, à indemniser une personne lésée en cas d'accident causé par un véhicule automoteur à l'étranger (mais uniquement dans un État membre de l'Espace économique européen (EEE)) ou dans un État ayant adhéré au système de la carte verte) qui n'a pas pu être identifié. Dans ce cas, le juge saisi du litige devra vérifier si le « Fonds » étranger est tenu d'intervenir en indemnisation. Selon la position qui sera adoptée, par effet de ricochet, la décision de couverture ou non s'appliquera au FCGB²⁰¹.

Également, lorsqu'un dommage est causé en Belgique par un véhicule porteur d'une immatriculation d'un autre État membre mais qui demeure non identifié, le débiteur de la victime ne sera pas le BBAA mais le FCGB.

¹⁹⁶ M.B., 21 novembre 1989.

¹⁹⁷ 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.

¹⁹⁸ M.B., 8 décembre 1989.

¹⁹⁹ Il est important d'insister que le fait que pour obtenir l'intervention du FCGB, l'accident doit être survenu en Belgique car le FCGB n'est pas tenu d'intervenir si l'accident s'est produit sur le territoire d'un État de l'EEE ou d'un pays adhérent au système de la carte verte. Voy. 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. 151.

²⁰⁰ « § 1^{er}. Toute personne lésée peut obtenir du Fonds la réparation des dommages causés par un véhicule automoteur : (...) »

8°) lorsqu'aucune entreprise d'assurances n'est obligée 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 ».

²⁰¹ V. PIRE, « Le Fonds Commun de Garantie Belge : tour d'horizon des dernières évolutions jurisprudentielles », *op. cit.*, p. 248, n° 75.

L'accident à l'étranger avec un véhicule étranger volé. Selon l'article 19bis-12, 1°, de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, le FCGB ne pourra pas être amené à indemniser la personne lésée car pour obtenir une intervention du FCGB, il est requis que l'accident de la circulation se soit produit sur le territoire belge²⁰².

Les autres cas d'intervention du FCGB : cas fortuit, violence, vol et recel. L'article 19bis-11, 3° et 4°, de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs prévoit l'intervention du FCGB quand, « lorsqu'aucune entreprise d'assurances n'est obligée à ladite réparation en raison d'un cas fortuit exonérant le conducteur du véhicule qui a causé l'accident » et « lorsque, en cas de vol, de violence ou de recel, la responsabilité civile à laquelle le véhicule peut donner lieu n'est pas assurée, conformément à l'exclusion légalement permise ».

Ces cas d'intervention du FCGB sont généraux et ne sont pas spécifiques aux accidents qui présentent un élément d'extranéité.

Comme indiqué dans la partie de la contribution relative au BBAA, celui-ci étant assimilé à un assureur RC auto, il peut invoquer les mêmes exceptions qu'un assureur RC auto classique.

Le BBAA pourrait donc décliner son intervention lorsqu'il est sollicité par une victime en indemnisation de son dommage, si l'on se trouve dans un cas permettant l'application de l'article 19bis-11, 3° et 4°, de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité.

L'incidence du Brexit. La Grande-Bretagne est sortie de l'Union européenne depuis le 1^{er} janvier 2021. Elle n'est plus un État membre de l'Espace économique européen (EEE). Cette sortie de l'Europe présente une incidence pour le FCGB dans la mesure où maintenant, les assureurs britanniques ne sont plus obligés de désigner un représentant qui serait chargé du règlement des sinistres en Belgique (et inversement). En effet, la 4^e Directive sur l'assurance automobile²⁰³ applicable en matière de gestion des sinistres, et plus principalement son article 4 qui concerne le représentant chargé du règlement des sinistres, ne s'applique plus à la Grande-Bretagne²⁰⁴.

²⁰² M.B., 12 novembre 1989.

²⁰³ 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 (appelée « Quatrième directive sur l'assurance automobile »), *J.O.U.E.*, L 181, 20 juillet 2000, pp. 0065-0074. Il est intéressant de signaler ici que les directives applicables en matière de véhicules automoteurs et de leur assurance ont été codifiées, dans un souci de clarté, dans 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, *J.O.U.E.*, 7 octobre 2009, L 263/11 et s. Voy. aussi ses modifications apportées par la Directive 2021/2118 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2021 modifiant la directive 2009/103/CE 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.U.E.*, 2 décembre 2021, L 430/1 et s.

²⁰⁴ Rapport annuel du FCGB, 2020, p. 14, <https://www.fcgb-bgwf.be/orki/view/8/rapport-annuel.html> ; V. PIRE, « Le Fonds Commun de Garantie Belge : tour d'horizon des dernières évolutions jurisprudentielles », *op. cit.*, p. 227, n° 20.

Le FCGB n'interviendra plus comme organisme d'indemnisation pour les victimes d'accidents qui ont eu lieu en Grande-Bretagne. Une convention a néanmoins été établie avec l'organisme pendant britannique prévoyant que les déclarations de sinistre qui ont été effectuées avant le 1^{er} janvier 2021 continueront à être traitées dans un cadre amiable et tenant compte de cette convention²⁰⁵.

Comme cela a été précisé, le système de la carte verte est basé sur le lieu de stationnement habituel. Le Royaume-Uni, malgré sa sortie de l'Union européenne, reste un État signataire bien qu'il soit devenu « pays tiers ». Étant donné que le Royaume-Uni ne fera plus partie de l'Espace Économique Européen, un nouveau modèle de carte verte sera applicable après le Brexit, dans lequel « GB » n'apparaîtra plus dans le bloc commun des pays de l'EEE. Une période de transition de deux ans est prévue pour l'adaptation au fur et à mesure des cartes vertes²⁰⁶.

En pratique, il n'y aura donc pas d'incidence de la sortie de la Grande-Bretagne sur les demandes d'indemnisation relatives à des accidents survenus en Belgique.

La subrogation du FCGB²⁰⁷. L'article 19*bis*-14, § 1^{er}, de la loi du 21 novembre 1989 prévoit le droit de subrogation dans le chef du FCGB, dans la mesure où il a réparé le dommage de la personne lésée, et dans les limites de cette réparation sans pour autant connaître de plafond²⁰⁸, contre les personnes responsables ou contre leurs assureurs²⁰⁹.

Étant subrogé dans les droits de la personne lésée qu'il a préalablement indemnisée, le FCGB doit agir dans les mêmes délais que ceux incombant à la personne lésée qui sont, pour rappel et pour autant que de besoin²¹⁰ :

- Tenant compte de l'article 2262*bis* de l'ancien Code civil, toute action civile extra-contractuelle se prescrit par 5 ans à partir du jour qui suit celui où la personne lésée a eu connaissance du dommage ou de son aggravation et de l'identité de la personne responsable (et, en tout cas, 20 ans à partir du jour qui suit celui où s'est produit le fait qui a provoqué le dommage) ;
- Tenant compte de l'article 26 du Titre préliminaire du Code de procédure pénale, il faut, pour une action civile résultant d'une infraction, tenir compte des délais précités, étant entendu que l'action civile ne peut se prescrire avant l'action publique ;
- Tenant compte de l'article 88, § 2, al. 1^{er}, de la loi du 4 avril 2014 relative aux assurances, l'action directe à l'encontre d'un assureur RC auto se prescrit par 5 ans

²⁰⁵ *Ibid.*

²⁰⁶ Pour en savoir plus, voy. les documents informatifs sur le Brexit publiés sur le site du FCGB, dont « Brexit: Consequences for the Green Card system and the Motor Insurance Directive », www.fcgb-bgwf.be.

²⁰⁷ Pour en savoir plus à cet égard, voy. not. : TH. PAPART et B. CEULEMANS, *Vade-mecum du Tribunal de police*, op. cit., pp. 438-451 et les références citées.

²⁰⁸ S. VAN TRAPPEN, *Le Fonds Commun de Garantie Automobile*, Bruxelles, Larcier, coll. « Les dossiers du Journal des Tribunaux », n° 4, 1994, p. 155. Cet auteur précise à raison, en page 156, que « la situation de non-assurance est, *a priori*, impardonnable ».

²⁰⁹ TH. PAPART et B. CEULEMANS, *Vade-mecum du Tribunal de police*, op. cit., p. 438.

²¹⁰ *Ibid.*, pp. 438 et 439.

à compter du fait générateur du dommage ou, s'il y a infraction pénale, à compter du jour où celle-ci a été commise.

On rappellera, pour autant que de besoin, que le FCGB n'est pas tenu à une obligation de notification préalable de son intention de recours, n'est pas tenu à un plafond maximal et, en cas de non-assurance du véhicule impliqué, dispose d'un recours contre le propriétaire du véhicule non assuré, non pas contre le responsable²¹¹.

Section 3. Analyse de quelques cas pratiques

§ 1. Un accident survient en Belgique et implique un véhicule immatriculé en France (E.E.E.)

La victime domiciliée en Belgique qui souhaite obtenir indemnisation de son dommage pourra, dans un cadre amiable, s'adresser au correspondant de l'assureur français sur le territoire belge, eu égard à l'article 2, § 2 de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs et à l'article 2.4 du Règlement général du conseil des Bureaux²¹².

S'il n'obtient pas satisfaction, il pourra alors assigner le BBAA, lequel apparaîtra comme partie défenderesse mais il « déléguera » la gestion de la procédure au correspondant de l'assureur français.

La victime est libre, si elle le désire, d'assigner directement l'assureur français à l'adresse de son siège social en France, devant le tribunal de police belge ou devant la juridiction française territorialement et matériellement compétente²¹³.

Comme précisé ci-dessus, le tribunal de police belge est compétent, tenant compte de l'article 15 de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs²¹⁴, et eu égard à l'article 3 de la Convention de La Haye²¹⁵, la loi belge sera d'application, l'accident étant survenu en Belgique.

§ 2. Un accident survient en Belgique et implique un véhicule immatriculé à l'étranger (non adhérent au système de la carte verte) et n'ayant pas souscrit d'assurance frontière

La victime domiciliée en Belgique se retrouve sans interlocuteur proche d'elle mais n'est pas pour autant démunie dès lors qu'elle peut s'adresser au FCGB pour obtenir réparation

²¹¹ Art. 19bis-14, loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, *M.B.*, 8 décembre 1989.

²¹² *M.B.*, 8 décembre 1989 ; 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.

²¹³ Art. 7, al. 1^{er}, 2^o, Règlement UE 1215/2012 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.*, 20 décembre 2012, L 351/8 (Règlement « Bruxelles Ibis »).

²¹⁴ *M.B.*, 8 décembre 1989.

²¹⁵ Convention ratifiée par la Belgique par une loi du 10 février 1975 qui implémente en droit belge la Convention du 4 mai 1971 sur la loi applicable en matière d'accident de la circulation routière, *M.B.*, 7 mai 1975.

de son dommage. Elle serait effectivement confrontée à la situation d'un véhicule circulant sans assurance RC auto valable et donc, son accident tombe dans le champ d'application de l'article 19*bis*-11, § 1^{er}, 8^o, de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs²¹⁶ qui fonde la compétence du FCGB.

En effet, le conducteur étranger responsable de l'accident est considéré, dans ce cas de figure, comme non valablement assuré au regard de l'article 2 de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs²¹⁷.

Le tribunal de police belge est compétent pour connaître du litige sur la base de l'article 15 de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs²¹⁸ à deux titres : l'accident est survenu en Belgique et la victime y est également domiciliée²¹⁹.

§ 3. Un accident survient en Italie (E.E.E.) et implique deux véhicules immatriculés en Belgique

Dans la phase amiable, l'interlocuteur de la personne lésée sera l'assureur belge couvrant la responsabilité de l'autre conducteur impliqué, en l'occurrence l'assureur belge puisque dans notre exemple, les deux véhicules sont immatriculés en Belgique.

Le tribunal de police belge est compétent pour connaître de ce litige entre deux résidents belges dès lors que les victimes potentielles (chacune imputant peut-être la responsabilité à l'autre conducteur) sont domiciliées sur le territoire belge, eu égard à l'article 15 de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs²²⁰.

La loi d'application au règlement du litige sera la loi belge dès lors que les deux véhicules impliqués dans l'accident sont immatriculés en Belgique, eu égard à l'article 4 de la Convention de La Haye²²¹.

Le juge belge devra néanmoins avoir égard au droit italien applicable à la circulation locale pour déterminer les éventuels comportements fautifs et déterminer ainsi les responsabilités.

²¹⁶ *M.B.*, 8 décembre 1989.

²¹⁷ *M.B.*, 8 décembre 1989.

²¹⁸ *M.B.*, 8 décembre 1989.

²¹⁹ Peut également s'appliquer l'article 7, al. 1^{er}, 2^o, Règlement UE 1215/2012 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.*, 20 décembre 2012, L 351/8 (Règlement « Bruxelles Ibis »).

²²⁰ *M.B.*, 8 décembre 1989.

²²¹ Convention ratifiée par la Belgique par une loi du 10 février 1975 qui implémente en droit belge la Convention du 4 mai 1971 sur la loi applicable en matière d'accident de la circulation routière, *M.B.*, 7 mai 1975.

§ 4. *Un accident survient au Portugal (E.E.E.) et implique un véhicule immatriculé en Belgique et un véhicule immatriculé au Portugal*

Dans la phase amiable, l'interlocuteur de la personne lésée sera le représentant belge de l'assureur portugais couvrant la responsabilité de l'autre conducteur impliqué, eu égard à l'application de l'article 12 de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs²²².

Le tribunal de police belge est compétent pour connaître du litige dès lors que la victime de l'accident est domiciliée en Belgique, eu égard à l'article 15 de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs²²³.

La victime assignera l'assureur étranger, soit à son siège à l'étranger mais cela engendrera des coûts élevés (on pense aux frais de traduction, de citation à l'étranger, d'exécution...), soit à l'adresse du siège de son représentant (tout en veillant à assigner, à cette adresse, l'assureur étranger et non le représentant lui-même).

La loi d'application au règlement du litige sera la loi portugaise, eu égard à l'article 3 de la Convention de La Haye²²⁴.

§ 5. *Un accident survient en Belgique et implique un véhicule muni de plaques allemandes radiées (E.E.E.)*

Imaginons qu'une personne domiciliée en Belgique, au volant de son véhicule, soit victime d'un accident avec un véhicule immatriculé en Allemagne. Le véhicule tiers prend la fuite et perd sa plaque sur place avant de quitter les lieux. On peut aussi penser au cas de témoins qui auraient vu que la plaque apposée sur le véhicule fuyard était une plaque allemande.

Dans ce cas de véhicule étranger non assuré, la victime peut agir, en Belgique, contre le FCGB en vertu de la lecture combinée de la Directive 2009/103/CE 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 responsabilité²²⁵ et de l'article 1er 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 automoteurs²²⁶.

²²² M.B., 8 décembre 1989.

²²³ M.B., 8 décembre 1989.

²²⁴ Convention ratifiée par la Belgique par une loi du 10 février 1975 qui implémente en droit belge la Convention du 4 mai 1971 sur la loi applicable en matière d'accident de la circulation routière, M.B., 7 mai 1975.

²²⁵ J.O.U.E., 7 octobre 2009, L 263/11.

²²⁶ M.B., 6 avril 1991.

§ 6. Un accident survient aux Pays-Bas, implique un véhicule immatriculé en Belgique et un véhicule immatriculé aux Pays-Bas (E.E.E.) dont l'assureur n'a pas de représentant en Belgique

Pour sa facilité, la victime peut donc, tenant compte de l'article 19bis-11, § 1, 6, de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs²²⁷, agir contre le FCGB, que ce soit dans un cadre amiable ou judiciaire.

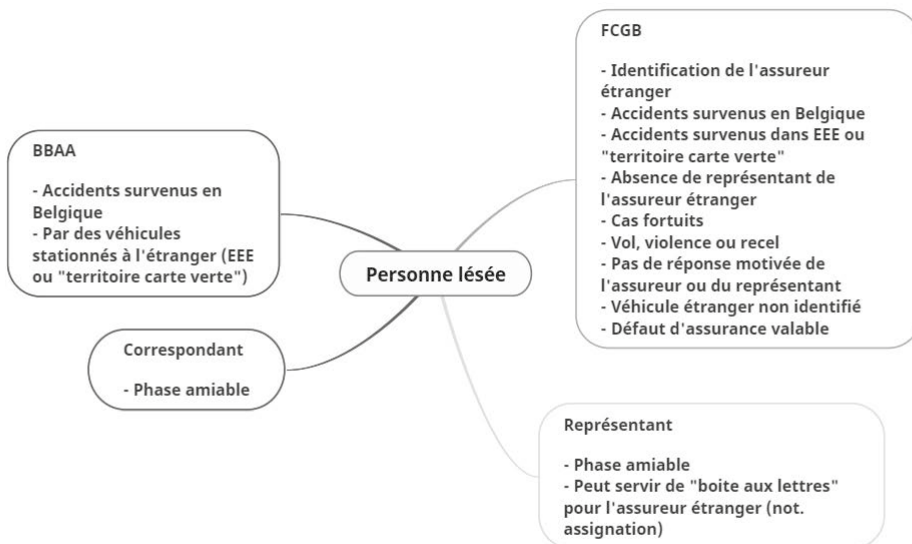
Ily a lieu, en pratique, d'être attentif aux conditions de recevabilité reprises à l'article 19bis-12 de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs²²⁸.

La victime peut demander réparation de son dommage en Belgique dès lors qu'elle y est domiciliée, tenant compte de l'article 15 de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs²²⁹.

Elle est libre, si elle le souhaite, d'assigner directement en Belgique l'assureur étranger, voire devant la juridiction compétente de cet État, mais cela engendrera des coûts élevés (on pense aux frais de traduction, de citation à l'étranger, d'exécution...).

Le même raisonnement peut être tenu si l'accident était survenu dans un État tiers mais ayant adhéré au système de la carte verte.

Section 4. Schéma synthétique des intervenants



²²⁷ M.B., 8 décembre 1989.

²²⁸ M.B., 8 décembre 1989.

²²⁹ M.B., 8 décembre 1989.

Conclusion

Faciliter le trafic automobile international toujours plus important a nécessité la mise en place d'un système tendant à l'indemnisation des victimes d'accident de la circulation routière

Même si le système d'une carte internationale d'assurance et, à défaut, la souscription d'une « assurance frontière », a eu pour effet de simplifier le règlement des sinistres impliquant un véhicule immatriculé à l'étranger, le parcours de la victime menant à la réparation de son dommage reste cependant austère.

Il nécessite dans la démarche rigueur et méthodologie. Avant tout, il est impératif de déterminer le ou les juge(s) compétent(s) matériellement et territorialement qui pourra(ont) trancher le litige relatif à un accident de la circulation présentant un élément d'extranéité.

Ensuite, il faudra déterminer le droit applicable au sinistre soumis à la juridiction compétente : il se révélera que ce droit sera très souvent autre que celui de l'État auquel appartient la juridiction. En effet, fréquemment sera appliquée au sinistre la loi interne de l'État sur le territoire duquel l'accident est survenu.

Dans ce contexte, il ne peut qu'être recommandé à la victime de privilégier la procédure dans l'État dans lequel elle a son domicile pour autant qu'elle puisse bénéficier d'une action directe reconnue par la loi de son pays et de solliciter l'indemnisation de son préjudice auprès d'intervenants locaux.

En procédant de la sorte, un certain nombre d'écueils pourront être évités : obstacle de la langue, exceptions contractuelles invoquées par l'assureur étranger et inconnues en droit belge, limites de garanties soulevées par cet assureur étranger...

Et ceux qui pensaient s'aventurer en terre hostile pourront se rendre compte que les aléas du voyage pourront finalement être maîtrisés afin de permettre à la victime d'obtenir une juste et adéquate réparation de son préjudice.