

PARKET

CD/LD

PARQUET

Traduction de la pièce

A 83/2/8 - Révisé

C O U R D E J U S T I C E B E N E L U X

Conclusions de M. H.L.J. ROELVINK, membre de la Cour, faisant fonction  
d'avocat général

dans l'affaire A 83/2

Henneke VISSER

contre

CENTRAAL BEHEER SCHADEVERZEKERING N.V.

1. Dans son arrêt du 8 avril 1983, le Hoge Raad der Nederlanden a constaté que le moyen de cassation proposé dans la cause susdite soulève des questions quant à l'interprétation, en particulier, des articles 2, § 1er (lisez : § 2), alinéa 1er et 3 des dispositions communes annexées à la convention Benelux relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs (convention du 24 mai 1966, Textes de base du Benelux - vol. 4, II - p. 1). La substance desdites dispositions est intégrée dans la loi Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (dite loi WAM ; artt. 2, alinéa 1er et 3, alinéas 1er, 2 et 4). En application de l'article 1er, alinéa 1er du protocole additionnel à ladite convention, signé à Bruxelles le 26 septembre 1968, ces dispositions constituent des règles juridiques communes pour l'application du chapitre III du traité relatif à l'institution et au statut d'une Cour de Justice Benelux. En conséquence, le Hoge Raad a invité cette Cour à se prononcer sur certaines questions qu'il lui a soumises, relatives à l'interprétation des dispositions communes précitées.

1. Il n'est pas nécessaire, à mon avis, de s'arrêter longuement à la question de la compétence de la Cour ainsi appelée par le Hoge Raad à statuer sur des difficultés que pose l'interprétation des dispositions communes.

Cette compétence résulte, ainsi que le Hoge Raad le fait observer, de l'article 1er, alinéa 1er du protocole additionnel précité étant donné que la substance des dispositions communes en cause se trouve intégrée dans les dispositions de la loi (néerlandaise) sur la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs. Dans le cas présent, on s'est satisfait d'une concordance sur le fond entre les dispositions parce qu'en cette matière, comme l'explique l'un des considérants de la convention Benelux du 24 mai 1966, "la réalisation de l'unification intégrale du droit apparaît comme malaisée et que, au surplus, il suffit que les règles essentielles estimées indispensables soient communes aux trois pays, chacun d'eux conservant la liberté de promulguer pour son territoire des dispositions augmentant la garantie au profit des personnes lésées".

3. Pour ce qui est de l'énonciation des faits à propos desquels l'interprétation à donner par la Cour de Justice Benelux doit être appliquée, le Hoge Raad a relevé ce qui suit.

"Il s'agit en l'espèce d'une action mue par la personne lésée contre l'assureur (art. 6, al. 1er de loi néerlandaise sur l'assurance de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, correspondant à l'art. 6, § 1er des dispositions communes).

Pour la relation des faits, il convient de se reporter tout d'abord au deuxième attendu de l'arrêt de la Cour d'appel de La Haye. C'est sur ces faits que la Cour d'appel s'est fondée et les mêmes doivent être pris en considération par le juge de cassation."

J'intercale ici le deuxième attendu que le Hoge Raad avait en vue.

"Visser fait reposer son action sur les faits suivants.

Le chariot élévateur gerbeur litigieux était la propriété de Koen Visser Produkten B.V. et J. Orgers, au service de cette société, se trouvait aux commandes. Orgers avait été chargé de déplacer, à l'aide du chariot, des palettes portant chacune quelque vingt balles de riz d'un poids d'environ 50 kilogrammes chacune et de les transporter du magasin au dépôt des matières premières sur le lieu de l'entreprise précitée. La distance à parcourir était d'environ 100 mètres. Dans le dépôt, les palettes devaient être empilées sur quatre niveaux, le long d'un treillis servant de séparation entre le département matières premières et le département emballage, tous deux réunis dans le même hangar.

Après avoir disposé, à l'aide du chariot élévateur, l'une à côté de l'autre et contre ou à proximité de la paroi de séparation, deux piles de chacune trois palettes chargées de balles de riz, Orgers amena sur place une palette et son chargement, qu'il se proposait de déposer en quatrième niveau sur l'une des deux piles. Il éleva la palette placée sur le chariot et manoeuvra celui-ci pour la déposer à l'endroit voulu. A ce moment-là, les balles de riz qui se trouvaient sur la palette en élévation et/ou, à la suite des heurts causés par celle-ci, les balles de riz de la palette qui se trouvait déjà en troisième niveau, se sont mises à glisser. Il est établi qu'ensuite, un certain nombre de balles sont tombées au travers de la séparation, causant de très graves blessures, entre autres, à Visser, occupée de l'autre côté de la paroi à la chaîne d'emballage. En conséquence, elle a subi et/ou subira encore un dommage matériel et moral important.

Visser adopte le point de vue que si les balles de riz sont tombées au travers de la paroi et que donc Visser a été très grièvement blessée, c'est de la faute de Orgers. Suivant la déclaration de Orgers, que Visser admet être exacte, la palette reposait encore sur les bras de fourche du chariot élévateur au moment où les balles se sont mises à verser. Orgers a déclaré qu'il est apparu ultérieurement que la palette qu'il élevait était brisée. Visser conteste ce point pour ne pas en avoir connaissance et estime la chose improbable."

Le Hoge Raad a complété comme suit la relation des faits.

"Ensuite, il faut admettre, eu égard au cinquième attendu de la Cour d'appel, que le chariot élévateur, qui, en soi, satisfait à la définition des véhicules automoteurs figurant à l'article 1er des dispositions communes, se trouvait, à l'endroit et au moment de l'accident, dans l'entreprise de la société Koen Visser Produkten B.V., où il était utilisé comme engin de levage et de gerbage. Dans l'arrêt de la Cour d'appel, le cinquième attendu, dernier alinéa et le deuxième attendu (troisième alinéa, deuxième phrase : "il éleva la palette placée sur le chariot et manoeuvra celui-ci pour la déposer à l'endroit voulu") conduisent, ainsi rapprochés, à conclure que selon la constatation de la Cour d'appel, à l'endroit et au moment de l'accident, le chariot élévateur manoeuvrait et se positionnait à l'aide de ses roues de manière que la palette en élévation pût être placée à l'endroit voulu, au-dessus de l'autre palette (troisième niveau). Manifestement donc, lors des opérations de levage et de gerbage proprement dites, le chariot se déplaçait, à l'aide de ses roues, afin de prendre la position adéquate.

Etant donné que Visser soutenait (deuxième attendu, deuxième alinéa, troisième phrase) que la distance à parcourir était d'environ 100 mètres, la Cour d'appel a considéré manifestement que le chariot devait transporter les palettes chaque fois sur cette distance, vers le lieu des opérations de levage et de gerbage.

La Cour d'appel a fait "abstraction" du point de savoir si la zone en cause devait être considérée comme une voie ou un terrain au sens de l'article 1er, dernier alinéa de la loi sur l'assurance de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs (correspondant à cet égard à l'article 2, § 1er, alinéa 1er des dispositions communes). Dans la procédure de cassation, on peut considérer que la zone a cette qualité de voie ou de terrain."

4. Première question.

"La responsabilité civile qui doit être couverte selon l'article 1er (lisez 2), § 1er, alinéa 1er et l'article 3 des dispositions communes précitées, constitue-t-elle, dans la mesure où il s'agit d'un véhicule automoteur en mouvement, toute responsabilité à laquelle peut donner lieu une faute commise en manoeuvrant un véhicule automoteur, qu'il y ait ou non participation à la circulation, lors de ces manoeuvres ?"

Avant de répondre à cette question, je fais suivre le texte des dispositions légales concernées.

Art. 2, § 1er, alinéa 1er des dispositions communes :

"Les véhicules automoteurs ne sont admis à circuler sur la voie publique, sur les terrains ouverts au public et sur les terrains non public mais ouverts à un certain nombre de personnes ayant le droit de les fréquenter, que si la responsabilité civile à laquelle ils peuvent donner lieu est couverte par une assurance répondant aux dispositions de la présente loi."

Art. 3 des dispositions communes :

" § 1. L'assurance doit couvrir la responsabilité civile du propriétaire, de tout détenteur, de tout conducteur du véhicule assuré et de toute personne transportée, à l'exclusion etc.

§ 2. L'assurance doit comprendre les dommages causés aux personnes et aux biens par des faits survenus en Belgique, au Luxembourg et aux Pays-Bas. etc.

§ 3. L'assurance doit couvrir la responsabilité civile du chef des dommages causés par le véhicule automoteur, telle qu'elle résulte de la loi applicable."

On l'a dit, ces dispositions sont identiques sur le fond aux articles 2 et 3 de la loi WAM.

Toutefois, je voudrais souligner que l'article 2, alinéa 1er de la loi WAM est rédigé en ces termes :

"(Traduction) Les véhicules automoteurs ne peuvent prendre part à la circulation que si la responsabilité civile à laquelle ils peuvent donner lieu est couverte par une assurance répondant aux dispositions prévues dans la présente loi ou prises en exécution de celle-ci."

L'article 1er de la loi WAM indique ce qu'il faut entendre par "circulation" : "la circulation sur les voies au sens de l'article 1er, 1° de la Wegenverkeerswet et sur des terrains ouverts au public ou à un certain nombre de personnes ayant le droit de les fréquenter."

La constatation s'impose donc que l'obligation d'assurance visée à l'article 2 est inscrite dans la loi WAM de la même manière qu'à l'article 2, § 1er, alinéa 1er des dispositions communes.

Ces dernières dispositions ne donnent pas de définition de la "circulation" (à la différence de ce qui apparaît à la lecture de l'article 1er de la loi WAM). Toutefois, on est fondé à en déduire

que la responsabilité civile à laquelle le véhicule automoteur peut donner lieu est la responsabilité civile à laquelle il peut donner lieu dans la circulation.

En effet, l'article 2 des dispositions communes prévoit que les véhicules automoteurs ne sont admis à circuler que si la responsabilité civile résultant de ces véhicules est couverte. L'obligation d'assurance et, partant, la couverture ne s'étendront donc pas au-delà de la responsabilité civile résultant du véhicule automoteur dans la circulation. La participation à la circulation est dès lors déterminante de la couverture de l'assurance.

Que l'assurance obligatoire se limite à la responsabilité civile résultant du véhicule automoteur dans la circulation, cela résulte aussi bien des travaux préparatoires de la loi WAM que des rapports de la Commission du Conseil interparlementaire consultatif du Benelux. Il y est toujours question des risques croissants de la circulation que le recours au véhicule automoteur entraîne et de la nécessité d'assurer un dédommagement adéquat au nombre grandissant de victimes de la circulation.

A l'appui de cette conception on peut encore citer le considérant de la "Directive du Conseil des Communautés européennes" du 24 avril 1972 concernant le rapprochement des législations des Etats 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 (Journal officiel des Communautés européennes, n° L 103, 2 mai 1972, p. 1) :

"Considérant que cet accord de garantie se fonde sur la présomption que tout véhicule automoteur communautaire circulant sur le territoire de la Communauté est couvert par une assurance ; qu'il convient donc de

prévoir dans chaque législation nationale des Etats membres l'obligation d'assurance de la responsabilité civile résultant de ces véhicules avec une couverture valable pour l'ensemble du territoire communautaire ; etc." Je parlerai plus loin de la loi non encore entrée en vigueur (n° 14281) portant modification de la loi WAM.

Les observations qui suivent et qui sont tirées de l'exposé des motifs de la loi WAM (Annexes doc. parl. Deuxième Chambre, session 1969-1961/6342, n° 3, p. 9, col.dr.) n'infirmen en rien le raisonnement suivi :

"Selon les termes de l'article 2, l'assurance doit couvrir la responsabilité à laquelle le véhicule automoteur peut donner lieu. La couverture ne peut pas se borner au dommage causé par le véhicule pendant qu'il participe à la circulation ou à la suite de son utilisation ; l'assurance doit s'étendre au dommage causé par un véhicule à l'arrêt ou par un véhicule que son conducteur aurait abandonné."

On aperçoit ici, à mon avis, qu'aussi bien les auteurs de la loi WAM que ceux des dispositions communes n'ont pas toujours eu à l'esprit que dans les textes légaux, le terme "circulation" présente une double signification :

- a. le fait d'aller et de venir, les déplacements de véhicule et de personnes qui utilisent les voies de communication, les mouvements d'un lieu à un autre ou en un même endroit, bref l'ensemble du trafic comprenant aussi les véhicules à l'arrêt ou en stationnement ;
- b. les véhicules et les personnes qui se déplacent le long des voies de communication : chacun des participants à la circulation eux-mêmes (voir Van Dale - 1982 - ; Petit Larousse - 1980). Que l'on songe par exemple au panneau "interdit à toute circulation".

Eu égard à ce qui précède, il est exclu que le véhicule automoteur litigieux qui satisfaisait par lui-même à la définition inscrite à l'article



ler des dispositions communes et qui circulait sur le sol, sur un terrain au sens de l'art. 2, § 1er, alinéa 1er des mêmes dispositions, puisse être rangé parmi les non-participants à la circulation, même si, sur le terrain en question, il n'y a pour le reste aucune circulation au sens visé sous a. Cette participation à la circulation est déterminante, comme on l'a dit ci-dessus, de la couverture de la responsabilité civile de ce véhicule automoteur en mouvement.

Vu l'étendue donnée par la loi à l'aire de circulation, il sera malaisé de rencontrer des situations où la loi WAM ne trouvera pas à s'appliquer en rapport avec un véhicule automoteur en mouvement.

Je renvoie à ce sujet à l'ouvrage de Schuermans et d'autres auteurs "De wettelijke aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen in de Benelux" (1979), pp. 77 et suiv.

Il n'en reste pourtant pas moins qu'à mon sens, il convient de répondre à la première question de la façon suivante :  
la responsabilité civile qui doit être couverte selon les dispositions indiquées, constitue, dans la mesure où il s'agit d'un véhicule automoteur en mouvement, toute responsabilité civile à laquelle peut donner lieu une faute commise en manoeuvrant un véhicule automoteur, mais à la condition seulement qu'il y ait participation à la circulation lors de ces manoeuvres.

5. Question 2.

"a. La circonstance qu'un véhicule automoteur était utilisé comme engin au moment de l'accident empêche-t-elle de considérer que le véhicule participait à la circulation à ce moment-là ?

b. La simple circonstance que le véhicule automoteur se déplaçait à l'aide de ses roues en effectuant les opérations en cause, afin de prendre la bonne position, implique-t-elle sa participation à la circulation ?"

Cette question touche au fond même du présent litige. Selon Schuermans (op.cit., p. 65), le problème visé dans la question sous le point a est mal posé. Il s'agit ici de véhicules automoteurs qui constituent en outre un engin, tel le chariot élévateur en cause. Selon la doctrine précitée, des engins de ce type entraînent, en raison de leur faculté de déplacement, aussi bien des risques liés à la circulation que des risques liés au travail. En ce qui concerne la responsabilité civile au sens de la loi WAM, il faut établir à ce sujet une nette distinction. Je peux me rallier à cette façon de voir.

Lorsqu'un chariot élévateur tel que celui de l'espèce (dont il a été constaté qu'il constitue un véhicule automoteur au sens de l'article 1er de la loi WAM) se déplace d'un lieu de chargement ou de déchargement à un autre (en charge ou non) sur un terrain au sens de l'article 2, § 1er, alinéa 1er, il participe, en tant que véhicule automoteur, à la circulation de sorte que, lorsqu'au cours de ce déplacement un accident est causé par ce chariot (ou par son chargement), il y a lieu à responsabilité civile au sens de la loi WAM. Lorsque toutefois, sur un lieu de chargement ou de déchargement, ce chariot élévateur se trouve employé exclusivement comme engin de travail et effectue en tant que tel des opérations de gerbage, il me paraît qu'on est plus fondé à soutenir, en recourant au critère (très large) de la localisation, que le chariot élévateur doit être considéré, sur son lieu de travail, comme participant à la circulation, mais bien qu'il faut constater que si, dans ces conditions, un accident se produit, ce sera un accident du travail, étranger à toute participation à la circulation. Qu'un chariot élévateur à fourche doive se déplacer à l'aide de ses roues pour exécuter les opérations pour lesquelles il a été construit en tant qu'engin, cela ne change rien à l'affaire parce que cette mobilité et ces déplacements participent précisément de l'essence même du recours à un chariot élévateur à fourche en tant que machine-outil.

./.

Certes, on ne pourra pas toujours marquer une césure nette entre le véhicule et l'engin mais, dans le cas d'un chariot élévateur à fourche, on pourra la rechercher dans le moment où la fourche est mise en élévation (voir la déclaration d'Orgers, conducteur du chariot).

A titre d'illustration, je voudrais faire référence à une brochure de l'Inspection (néerlandaise) du travail "Transport en opslag in bedrijven" qui parle de règlements de circulation dans l'entreprise et d'allées de manutention et qui dispose notamment :

"3.4.4. Les charges doivent être déposées ou empilées dans un lieu sûr, situé en dehors des allées de manutention et doté d'une capacité de chargement suffisante."

6. L'argumentation que j'ai développée ci-dessus à propos de la deuxième question est déjà accueillie dans la jurisprudence belge (notamment par la Cour de cassation). Qu'il me suffise de faire référence à l'ouvrage déjà cité de Schuermans et d'autres auteurs (loc.cit.) et à Fredericq dans Tijdschrift voor Privaatrecht, 1981, pp. 468 et suiv.

L'extrait que je fais suivre est tiré de l'exposé des motifs du projet de loi précité portant modification de la loi WAM et il montre à suffisance que le législateur néerlandais a la même conception :

"Le nouvel alinéa 1er de l'article 3 énonce certaines des limites de l'obligation d'assurance inscrites dans l'actuel article 2, alinéa 1er, c'est-à-dire la disposition selon laquelle la responsabilité civile à laquelle le véhicule automoteur donne lieu doit être couverte par une assurance. L'occasion a encore été mise à profit pour régler une question que la pratique a rencontrée à ce sujet : la couverture doit-elle se limiter à la responsabilité résultant d'accidents de la circulation ou doit-elle comprendre la responsabilité engendrée par un dommage causé en dehors de la

circulation, par exemple par l'utilisation de certains types de véhicules automoteurs tels que des engins de terrassement ou de levage. La portée de la loi est incontestablement limitée (voir la rédaction actuelle des articles 2, alinéa 1er et 30, alinéa 1er) mais l'article 2 délimite en des termes larges le risque qui doit être couvert. La loi ayant pour objet de conférer une protection particulière aux victimes de la circulation, il est souhaitable que cette portée limitée ressorte du texte légal. La rédaction proposée, qui introduit les mots "dans la circulation" montre sans ambiguïté que l'obligation d'assurance ne s'étend pas au-delà de la responsabilité résultant d'accidents de la circulation. Cette solution se justifie d'autant plus que la jurisprudence en Belgique s'est prononcée, à texte identique, en faveur de cette conception (comp. Cour de cassation, 27 février 1969, Rechtskundig Weekblad 1968/69, col. 1613 et 22 janvier 1970, Rechtskundig Weekblad 1969/1970, col. 1540). Le terme "dans la circulation" ne doit pas être interprété restrictivement au point de ne comprendre que les dommages causés par le véhicule automoteur assuré lorsqu'il se trouve lui-même en mouvement : le concept recouvre aussi, par exemple, les dommages provenant du fait que le véhicule automoteur assuré, à l'arrêt, est mal garé. Sont également inclus les dommages de la circulation causés par exemple par des engins de terrassement ou de levage empruntant les voies publiques, à l'exclusion toutefois du dommage causé par ces mêmes engins dans l'exécution de travaux, tels que la détérioration de câbles."

(Annexes doc.parl. Deuxième Chambre, session 1976-1977/14 281).

7. La réponse à la question 2 sub a devrait donc être à mon avis : effectivement.

La réponse à la question 2 sub b doit être négative.

Observons du reste que la solution de ces questions dépendra entièrement des éléments de fait.

8. Question 3.

"a. Dans un cas où il y a participation à la circulation et ensuite utilisation du véhicule automoteur comme engin, ainsi qu'il est dit dans l'énonciation des faits, y a-t-il lieu de rechercher s'il existe entre cette participation à la circulation et l'utilisation du véhicule automoteur comme engin une relation imposant de juger que la participation à la circulation ne cesse pas en raison de ladite utilisation ?

b. Dans l'affirmative, quel critère faut-il retenir pour constater l'existence de pareille relation ?"

Compte tenu des développements ci-dessus, je pense pouvoir répondre sans réserve par l'affirmative à la question sub a (à laquelle j'aurais préféré, à vrai dire, voir donner une tournure positive plutôt que négative).

La solution de la question sub b me paraît devoir être recherchée dans la double fonction du véhicule-engin en cause. On pourrait retenir le critère selon lequel aussi longtemps que le véhicule automoteur est en position de mouvement et de déplacement (fourche bloquée, flèche abaissée et verrouillée, pelle dans la benne idem etc.), le véhicule (destiné à circuler sur le sol) doit être considéré comme participant à la circulation.

Lorsque toutefois le véhicule automoteur a été mis en action comme engin (destiné à des opérations de levage, de terrassement etc.) sur le lieu de travail, la participation à la circulation a, à mon avis, pris fin de par l'utilisation en tant qu'engin (même si au cours des opérations, la machine circule sur le sol).

En conclusion, je propose à votre Cour de répondre ainsi qu'il a été précisé ci-dessus aux questions posées par le Hoge Raad.

La Haye, le 15 mai 1984