

BENELUX - GERECHTSHOF
REGENTSCHAPSSTRAAT 39
1000 BRUSSEL
TEL. 513.86.80

GRIFFIE

COUR DE JUSTICE BENELUX
39, RUE DE LA RÉGENCE
1000 BRUXELLES
TÉL. 513.86.80

GREFFE

A 83/2/9

ARREST VAN 23 OKTOBER 1984
in de zaak A 83/2

Inzake :

HENNEKE VISSER

tegen

CENTRAAL BEHEER SCHADEVERZEKERING N.V.

Procestaal : Nederlands

ARRET DU 23 OCTOBRE 1984
dans l'affaire A 83/2

En cause :

HENNEKE VISSER

contre

CENTRAAL BEHEER SCHADEVERZEKERING N.V.

Langue de la procédure : le néerlandais

LA COUR DE JUSTICE BENELUX

dans l'affaire A 83/2

Vu la lettre du 12 avril 1983 du Hoge Raad der Nederlanden, portant en annexe une copie certifiée conforme de son arrêt du 8 avril 1983, dans la cause n° 12.072 de HENNEKE VISSER, domiciliée à Stellendam (commune de Goedereede), contre la société anonyme CENTRAAL BEHEER SCHA-DEVERZEKERING N.V., dont le siège est à Apeldoorn, soumettant à la Cour Benelux, conformément à l'article 6 du Traité relatif à l'institution et au statut d'une Cour de Justice Benelux, des questions d'interprétation des Dispositions communes annexées à la Convention Benelux du 24 mai 1966 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs ;

QUANT AUX FAITS :

Attendu qu'il s'agit en l'espèce de l'action d'une personne lésée contre un assureur de la responsabilité civile, mue en vertu de l'article 6, alinéa 1er, première phrase de la loi néerlandaise sur l'assurance de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, texte qui correspond à l'article 6, § 1er des Dispositions communes précitées ;

que selon le motif de droit n° 3.3. de l'arrêt du Hoge Raad, les faits de la cause peuvent s'énoncer comme suit :

Un chariot élévateur à fourche, appartenant à Koen Visser Produkten B.V. et conduit par Orgers, salarié de cette société, a causé des dommages corporels à Visser. Orgers avait été chargé de déplacer, à l'aide du chariot, des palettes portant chacune quelque 20 balles de riz d'un poids d'environ 50 kilogrammes chacune et de les transporter du magasin au dépôt de 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 au 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 préjudice matériel et moral important. Le chariot élévateur, qui, en soi, satisfaisait 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. A 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). Ainsi 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. Le chariot devait transporter les palettes chaque fois sur une distance de 100 mètres, vers le lieu des opérations de levage et de gerbage. Il faut admettre que l'endroit où se sont déroulés ces événements a la qualité de voie ou de terrain au sens de l'article 2, § 1er, alinéa 1er des Dispositions communes.

QUANT A LA PROCEDURE :

Attendu que le Hoge Raad a invité la Cour de Justice Benelux à répondre aux questions suivantes relatives à l'interprétation de l'article 2, § 1er, alinéa 1er et de l'article 3 des Dispositions communes :

./.

Première question

La responsabilité civile qui doit être couverte selon l'article 1er, § 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 ?

Deuxième question

- 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 ?

Troisième question

- 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 ?

Attendu que chacune des parties a fait déposer un mémoire écrit, que le ministère de la justice des Pays-Bas a déposé un exposé écrit et qu'à l'audience du 23 janvier 1984 le point de vue de Visser a été exposé verbalement par Me J.L.W. Sillevius Smitt et le point de vue de Centraal Beheer Schadeverzekering N.V., par Me L.G. Eijkman ;

Attendu que le 15 mai 1984 M. H.L.J. Roelvink, faisant fonction d'avocat général dans la présente affaire, a pris des conclusions par écrit.

QUANT AU DROIT :

Sur la première question :

Attendu que, ainsi qu'il ressort entre autres du Commentaire commun où il est question à plusieurs reprises de "victimes de la circulation", la Convention Benelux et les Dispositions communes y annexées ont pour objet de donner, dans les trois pays, aux victimes de la circulation motorisée, une protection équivalente pour l'essentiel, en instaurant une obligation d'assurance de la responsabilité civile ;

que la protection contre des dommages qui, pour être causés par un véhicule automoteur, sont pourtant sans rapport avec la participation de ce véhicule à la circulation au sens de l'article 2, § 1er, première phrase des Dispositions communes, échappe à l'objet précité de ces dispositions légales ;

qu'aussi, la responsabilité de dommages résultant des manoeuvres d'un véhicule automoteur sans qu'il y ait de la part de celui-ci participation à la circulation, ne constitue-t-elle pas une responsabilité qui doit être couverte en vertu de l'article 3, § 1er des Dispositions communes ;

que la première question appelle donc une réponse négative ;

Sur la deuxième question :

Attendu que cette question concerne le problème qui surgit, en raison de la disposition de l'article 3, § 3, lorsqu'un véhicule automoteur n'est pas conçu, ou ne l'est pas uniquement, pour le transport de personnes ou de choses sur des routes ou des terrains, mais pour servir, exclusivement ou non, d'engin destiné à réaliser des opérations autres que pareil transport ;

que dans un tel cas, le problème se pose en effet de savoir si les dommages causés alors que le véhicule automoteur est utilisé en tant qu'engin, au sens précité, constituent des dommages dont la responsabilité civile à laquelle ils donnent lieu, doit être couverte par une assurance obligatoire en application de ladite disposition ;

que dans la branche a de sa question, le Hoge Raad demande si la circonstance qu'un véhicule automoteur du type visé ci-dessus était utilisé comme "engin" au moment de l'accident empêche de le considérer comme participant à la circulation à ce moment-là ;

que cette question appelle une réponse négative ;

qu'on peut ajouter que lorsqu'en se déplaçant sur une voie publique ou un terrain au sens de l'article 2, § 1er, le véhicule automoteur causerait des dommages d'une manière qui est caractéristique des dommages provoqués par les véhicules automoteurs dans la circulation, le fait de l'utilisation concomitante du véhicule automoteur comme engin, au sens précité, ne saurait empêcher de considérer que les dommages ont été causés dans la circulation, de sorte que la responsabilité civile du fait de ceux-ci doit être couverte par l'assurance en vertu de l'article 3, § 1er ;

qu'il convient de faire observer à cet égard que pour rechercher si les dommages ont été causés d'une manière qui est caractéristique des dommages provoqués par les véhicules automoteurs dans la circulation, un élément de réponse peut résider dans le fait que les dommages ont été causés sur une voie destinée à la circulation, ou bien sur le lieu d'une entreprise ; que dans le premier cas, en effet, on admettra, plus aisément que dans le second, être en présence de dommages causés par le véhicule automoteur d'une manière caractéristique, propre aux véhicules automoteurs dans la circulation ;

que dans la branche b de sa question, le Hoge Raad demande si la simple circonstance qu'en effectuant les opérations en cause, le véhicule automoteur se déplaçait à l'aide de ses roues afin de prendre la bonne position, implique sa participation à la circulation ;

qu'il faut répondre à cette question que la simple circonstance qu'au moment où il a causé les dommages, le véhicule automoteur, en effectuant les opérations en cause, se déplaçait à l'aide de ses roues afin de prendre la bonne position, n'impose pas pour autant de conclure que les dommages ont été causés dans la circulation ; que spécialement, ceci ne sera pas le cas lorsque les déplacements du véhicule automoteur

ne peuvent raisonnablement être envisagés que comme une partie des manoeuvres liées à l'utilisation du véhicule automoteur en tant que "engin" et que les dommages n'ont pas été causés d'une manière qui, pour le reste, est caractéristique des dommages provoqués par les véhicules automoteurs dans la circulation ;

qu'en conséquence, la deuxième question appelle, dans sa seconde branche, une réponse négative ;

Sur la troisième question :

Attendu que le fait que, avant d'être mis en action comme "engin" et d'avoir causé des dommages, le véhicule automoteur s'est rendu sur le lieu du travail et a ainsi pris part à la circulation, n'impose pas pour autant de conclure que les dommages causés ensuite, lors de son utilisation comme engin, doivent être réputés causés dans la circulation.

QUANT AUX DEPENS :

Attendu qu'en vertu de l'article 13 du Traité relatif à l'institution et au statut d'une Cour de Justice Benelux, la Cour doit fixer le montant des frais exposés devant elle, frais qui comprennent les honoraires des conseils des parties pour autant que cela soit conforme à la législation du pays où le procès est pendant ;

que, selon la législation néerlandaise, les honoraires des conseils des parties sont inclus dans les frais qui sont mis à charge de la partie succombante ;

que, vu ce qui précède, les frais exposés devant la Cour doivent être fixés comme suit : pour Henneke Visser : 2.000 florins (hors T.V.A.) et pour Centraal Beheer Schadeverzekering N.V. : 2.000 florins (hors T.V.A.);

Vu les conclusions de Monsieur H.L.J. Roelvink, faisant fonction d'avocat général dans la présente affaire ;

Statuant sur les questions posées par le Hoge Raad der Nederlanden par arrêt du 8 avril 1983 ;

DIT POUR DROIT :

1. La responsabilité de dommages résultant des manoeuvres d'un véhicule automoteur sans qu'il y ait de la part de celui-ci participation à la circulation, ne constitue pas une responsabilité qui doit être couverte en vertu de l'article 3, § 1er des Dispositions communes.

2. a. La circonstance que les dommages sont causés par un véhicule automoteur qui n'est pas conçu, ou ne l'est pas uniquement, pour le transport de personnes ou de choses sur des routes ou des terrains, mais pour servir, exclusivement ou non, d'engin destiné à réaliser des opérations autres que pareil transport, et que ces dommages sont causés alors que le véhicule automoteur est utilisé ainsi en tant qu'engin, n'empêche pas de considérer que le véhicule automoteur participait à la circulation à ce moment-là. En particulier, lorsqu'en se déplaçant sur une voie publique ou un terrain au sens de l'article 2, § 1er, le véhicule automoteur cause des dommages d'une manière qui est caractéristique des dommages provoqués par les véhicules automoteurs dans la circulation, le fait de l'utilisation concomitante du véhicule automoteur comme engin, au sens précité, ne saurait empêcher de considérer que les dommages ont été causés dans la circulation ;

2. b. La simple circonstance qu'au moment où il a causé les dommages, le véhicule automoteur, en effectuant les opérations en cause, se déplaçait à l'aide de ses roues afin de prendre la bonne position, n'impose pas pour autant de conclure que les dommages ont été causés dans la circulation ; spécialement, ceci ne sera pas le cas lorsque les déplacements du véhicule automoteur ne peuvent raisonnablement être envisagés que comme une partie des manoeuvres liées à l'utilisation du véhicule automoteur en tant que "engin" et que les dommages n'ont pas été causés d'une manière qui, pour le reste, est caractéristique des dommages provoqués par les véhicules automoteurs dans la circulation ;

3. Le fait qu'avant d'être mis en action comme "engin" et d'avoir causé des dommages, le véhicule automoteur s'est rendu sur le lieu du travail et a ainsi pris part à la circulation, n'impose pas pour autant de conclure que les dommages causés ensuite, lors de son utilisation comme engin, doivent être réputés causés dans la circulation.

Statuant sur les frais exposés devant la Cour de Justice Benelux :

les fixe :

pour Henneke Visser à 2.000 florins (hors T.V.A.)

pour Centraal Beheer Schadeverzekering N.V. à 2.000 florins (hors T.V.A.)

Ainsi jugé par Messieurs Ch.M.J.A. Moons, Président, R. Thiry, Premier Vice-Président, R. Janssens, Second Vice-Président, R. Soetaert, F. Hess, Madame J. Rouff, Messieurs O. Stranard et S.K. Martens, Juges et Monsieur H. Drion, Juge suppléant ;

et prononcé par Monsieur le Président Ch.M.J.A. Moons en audience publique à La Haye, le 23 octobre 1984, en présence de Monsieur l'Avocat général W.J.M. Berger et de Monsieur le Greffier C. Dejonge.