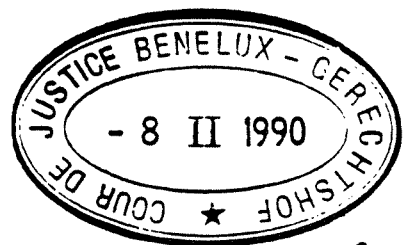


REGENTSCHAPSSTRAAT 39
1000 BRUSSEL
TEL 519.38.61

RUE DE LA RÉGENCE 39
1000 BRUXELLES
TÉL 519.38.61

Conclusions de Monsieur E. Krings, Avocat général,
dans l'affaire A 88/1 - Procureur général près la
cour d'appel de Liège contre D. Horward



A 88/1/2

La Cour de cassation de Belgique a posé à la Cour deux questions relatives à l'application des règles juridiques communes à la Belgique, au Luxembourg et aux Pays-Bas concernant l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs.

Les faits de la cause, tels qu'ils apparaissent de l'arrêt de la Cour de cassation, peuvent être résumés comme suit :

Le nommé H. a été poursuivi du chef d'avoir mis un véhicule automoteur en circulation alors que ce véhicule n'était pas assuré conformément aux dispositions légales.

Le fait reproché à H. consistait à avoir conduit un camion Mercedes, qui tractait une remorque, dénommée "dolly", sur laquelle était posé l'arrière d'une voiture, alors que, si le conducteur était assuré pour le tracteur, et si cette assurance s'étendait à la remorque (dolly), en revanche il n'y aurait pas eu d'assurance pour la voiture dont l'arrière était posé sur la remorque.

La cour d'appel de Liège a acquitté le nommé H. en décidant que l'assurance du tracteur s'étendait à tout le convoi qui ne formait qu'un seul véhicule, aucune exception ou déchéance dérivant du contrat ne pouvant être opposée au tiers lésé (à supposer qu'en l'espèce le transport de la voiture aurait constitué un usage abusif du véhicule assuré non prévu dans le contrat).

Le procureur général près la cour d'appel de Liège s'est pourvu en cassation contre cet arrêt d'acquiescement,

estimant que l'assurance ne s'étendait pas à tout le convoi, de sorte que la voiture tractée n'était pas assurée.

Avant de statuer sur le pourvoi, la Cour de cassation a posé à la Cour Benelux les deux questions suivantes :

a) Lorsqu'un véhicule tracte une remorque sur laquelle est posé l'arrière d'une voiture, celle-ci doit-elle être considérée comme étant attelée au véhicule et, partant, comme faisant partie, au sens de l'art. 1er, alinéas 1 et 2 des dispositions communes annexées à la Convention relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs ?

b) Si la réponse à la première question appelle des distinctions, quelles sont-elles ?

*

*

*

Le siège de la matière se trouve à l'article 1er, alinéa 1 des dispositions communes.

Ce texte est conçu comme suit :

"On entend dans la présente loi :

par véhicules automoteurs : les véhicules destinés à circuler sur le sol et qui peuvent être actionnés par une force mécanique, sans être liés à une voie ferrée; tout ce qui est attelé au véhicule est considéré comme en faisant partie;

.....

La loi belge du 1er juillet 1956 est conçue à cet égard dans des termes à peu près identiques :

"On entend dans la présente loi :

Par véhicules automoteurs : les véhicules destinés à circuler sur le sol et qui peuvent être actionnés par une force mécanique, sans être liés à une voie ferrée; la remorque, attelée ou non au véhicule, est considérée comme en faisant partie;"

On constate que le texte de la loi belge diffère du texte des dispositions communes précisément en ce qui concerne la question des remorques.

Aux Pays-Bas, l'article 1er de la loi WAM est conçu comme suit :

"Voor de toepassing van deze wet worden verstaan onder : motorrijtuigen : alle rij- of voertuigen, bestemd om anders dan langs spoorstaven over de grond te worden voortbewogen uitsluitend of mede door een mechanische kracht op of aan het rij- of voertuig zelf aanwezig dan wel door elektrische tractie met stroomtoevoer van elders; als een deel daarvan wordt aangemerkt al hetgeen aan het rij- of voertuig is gekoppeld of na koppeling daarvan is losgemaakt of losgeraakt, zolang het nog niet buiten het verkeer tot stilstand is gekomen".

Ce texte, particulièrement explicite en ce qui concerne le problème des remorques, est, pour une part au moins, à la base d'une jurisprudence importante aux Pays-Bas.

Le texte des dispositions communes a connu une évolution qui est aussi importante du point de vue de la jurisprudence aux Pays-Bas.

A l'origine, ce texte était conçu comme suit :

"de aanhangwagen al of niet met het rij- of voertuig verbonden, wordt als een deel daarvan aangemerkt".

On retrouve ainsi les termes utilisés dans la loi belge, citée ci-dessus.

Ce texte n'a pas été maintenu à la suite d'observations faites au cours de sa préparation. Il s'énonce aujourd'hui, comme dit ci-dessus : "hetgeen aan het rij- of voertuig is gekoppeld, wordt als een deel daarvan aangemerkt", et en français : "tout ce qui est attelé au véhicule est considéré comme en faisant partie".

*

*

*

Avant d'aborder le problème qui fait l'objet des présentes questions préjudicielles, nous examinerons brièvement la jurisprudence qui prévaut dans les pays du Benelux.

En Belgique, il n'y a que fort peu de jurisprudence publiée à ce sujet.

Un arrêt du 3 avril 1975, (1) auquel se réfère le demandeur dans la requête en cassation déposée à la Cour de cassation, a statué dans une espèce assez spéciale.

Un véhicule, tombé en panne, était remorqué par un autre véhicule. La cour d'appel avait décidé que le

1) Bull. et Pas. 1975, I, 757.

véhicule remorqué faisait, pendant le dépannage, partie du véhicule remorqueur. Elle en avait déduit que le conducteur du véhicule remorqué ne pouvait bénéficier de l'indemnité d'assurance à charge de l'assureur du véhicule remorqueur, ni pour ses dommages corporels ni pour les dégâts survenus à son véhicule.

Cette décision revenait donc à assimiler le conducteur du véhicule remorqué à l'assuré du véhicule remorqueur, qui lui non plus, sauf en cas d'assurance spéciale et/ou omnium, ne peut réclamer d'indemnité pour ses propres dommages.

C'est à cela que répond l'arrêt de la Cour du 3 avril 1975, dans les termes que voici :

"Attendu que, d'une part, dans les art. 1er de la loi du 1er juillet 1956 et 2, 14° de l'A.R. du 14 mars 1968, le mot "remorque" désigne le véhicule destiné à être tiré par un autre, c'est-à-dire le véhicule conçu et réalisé spécialement dans ce but, à l'exclusion notamment du véhicule auto-moteur, accidenté ou non, qui est occasionnellement remorqué par un autre véhicule."

La Cour déduit de ce qui précède que le conducteur du véhicule remorqué ne peut donc être assimilé au conducteur du véhicule remorqueur, assuré conformément aux dispositions légales, de sorte que le conducteur du véhicule remorqué a droit à l'indemnisation de ses dommages, tant corporels que matériels, comme peut le faire tout autre tiers.

L'arrêt a donc pris position sur la question de principe relative à la notion de remorque, mais à l'occasion d'une question fort différente et au sujet de laquelle on peut se demander si le détour par la notion de "remorque" était bien nécessaire, voire indispensable, pour la solution de la question qui devait être tranchée.

Telle avait été d'ailleurs la solution qui avait prévalu lors de l'arrêt du 25 avril 1974 (1). En ce cas aussi il s'agissait d'une voiture remorquée, dont le conducteur avait trouvé la mort, à la suite d'une faute commise par le conducteur du véhicule remorqueur. L'arrêt de la Cour de cassation décide qu'est légale la décision attaquée aux termes de laquelle le conducteur du véhicule remorqué avait la qualité de tiers à l'égard du conducteur du véhicule remorqueur dans la mesure où celui-ci était responsable des suites de l'accident.

Il me paraît, dès lors, qu'il ne faut pas attacher trop d'importance à la décision qui a fait l'objet de l'arrêt du 3 avril 1975, cet arrêt devant être interprété principalement en ce qui concerne les rapports entre le conducteur du véhicule remorqué et l'assureur du conducteur du véhicule remorqueur.

Un arrêt du 20 mai 1977 (2) a décidé que si, en cas de mise en circulation d'un véhicule articulé, tant l'usage du tracteur que celui de la remorque doivent être couverts par une assurance, il n'est pas interdit de faire assurer le tracteur et la remorque par des assureurs différents.

Le problème relève uniquement du domaine de l'assurance. Il est évident que l'assurance d'un véhicule articulé peut donner lieu à une prime plus élevée que celle due pour un véhicule simple. Dès lors il peut y avoir soit une seule assurance pour l'ensemble, justifiant une prime spéciale, soit une assurance séparée pour chacun des éléments de l'ensemble, ce qui comporte en ce cas plusieurs primes distinctes. Ces deux solutions sont légales, a décidé la Cour de cassation.

(1) Bull. et Pas. 1974, I, 869

(2) Bull. et Pas. 1977, I, 962.

Cet arrêt est donc aussi dépourvu d'intérêt pour la question qui nous occupe.

Ce qui précède montre qu'en Belgique, le problème soumis à la Cour n'a donné lieu qu'à peu de décisions de nature à éclairer la portée du texte à ce sujet.

Aux Pays-Bas les décisions relatives à l'utilisation d'une remorque et aux conséquences juridiques qui en découlent sont plus nombreuses.

D'une manière générale, ces décisions mettent l'accent sur la considération que la loi, qui a pour but de garantir les droits des victimes, doit être interprétée d'une manière large (1). Dès lors il faut admettre que le législateur a considéré que les obligations de l'assureur du tracteur sont étendues à tout ce qui concerne les remorques (2).

Dès avant la guerre, en 1934, (3) le Hoge Raad, interprétant l'art. 25 de la loi sur le roulage (Motor en Rijwielwet), décidait qu'un véhicule, momentanément arrêté en raison d'une manoeuvre, reste soumis aux règles applicables aux véhicules en mouvement; de plus, la cargaison d'un véhicule doit être considérée comme faisant un tout avec ce véhicule, de sorte que l'assurance qui couvre la responsabilité pour ce véhicule s'étend aussi au dommage occasionné par la cargaison.

1) Rb. Arnhem, 9 nov. 1979, Verkeersrecht, 1981, n° 50, bl. 178; Rb. Haarlem, 16 nov. 1971, Verkeersrecht 1972, n° 46, bl. 118, sp. 121.

2) Hof's Gravenhage, 16 september 1981, Verkeersrecht 1982, n° 11, bl. 21. Tel était aussi l'avis de l'avocat général M. Wynveldt avant l'arrêt du H.R. du 28 décembre 1934, Nederl. Jurispr. 1935, bl. 916.

3) H.R. 11 mei 1934, Nederl. Jurispr. 1934, bl. 1041, sp. 1043.

Tel était encore l'objet d'un arrêt du Hoge Raad du 4 février 1937 (1).

De même, un arrêt du H.R. du 2 janvier 1970 (2) a décidé que le lien de causalité, prévu par l'art. 25, entre le véhicule et le dommage doit être apprécié de manière large. C'est ainsi que lorsqu'un des objets du chargement tombe du véhicule, le dommage doit être considéré comme ayant été provoqué par le véhicule lorsqu'il se produit au moment où l'objet est encore en mouvement (c'est-à-dire au moment de la chute).

Quoique concernant une question distincte, l'arrêt du Hoge Raad du 16 mars 1979 (3) me paraît aussi important, en raison de l'interprétation que cette haute juridiction donne des dispositions qui nous concernent : Le Hoge Raad a décidé que lorsqu'un chauffeur abandonne la remorque de son véhicule sur une voie de secours, il faut considérer que cette remorque n'a pas été mise à l'arrêt en dehors de la circulation et que, dès lors, en cas d'accident, l'assureur du tracteur doit la garantir à l'égard des tiers victimes d'un accident occasionné par cette remorque.

Cet arrêt avait été précédé d'importantes conclusions de M. le procureur général Berger, alors avocat général, qui avait montré de manière lumineuse l'évolution du texte légal et justifiait ainsi une interprétation fort large. Le cas d'espèce dans lequel cet arrêt fut rendu témoigne que le Hoge Raad a entièrement approuvé cette manière de voir.

Il faut d'ailleurs souligner que déjà en 1971, le Hoge Raad avait rendu sur les conclusions de M. le procureur

1) H.R. 4 februari 1937, Nederl. Jurispr. 1937, n° 489, bl. 659, sp. 661.

2) H.R. 2 januari 1970, Ned. Jurispr. 1970, n° 162, bl. 405, sp. bl. 408.

3) H.R. 16 maart 1979, Verkeersrecht (V.R.) 1979, 52, bl. 243; ook in Ned. Jurispr 1980, 76.

général Langemeyer, un arrêt qui adoptait le même mode d'interprétation. (1)

En conclusion il est permis de dire que la jurisprudence des Pays-Bas donne des textes qui sont à la base de la question qui a été posée à la Cour, ou qui y sont intimement apparentés, une portée très étendue, partant du principe que les intérêts des victimes ne peuvent être mieux garantis.

*
* *

Ce bref aperçu de jurisprudence montre la nécessité de préciser les principes qui doivent présider à la solution des questions qui vous sont soumises.

A cet égard qu'il nous soit permis de souligner spécialement deux aspects du problème :

1) Par son arrêt du 19 février 1988 e. c. Asselman/Lauvrys, votre Cour a précisé que la Convention Benelux relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs a pour objet de garantir, par un régime d'assurance obligatoire, les droits des personnes lésées par des accidents causés par des véhicules automoteurs.

Vous vous êtes référés au commentaire commun de la Convention, qui lui aussi souligne que l'assurance obligatoire constitue avant tout une mesure de protection des droits des personnes lésées.

1) Hoge Raad 12 november 1971, Ned. Jur. 1972, n° 49, bl. 148 en 149.

Vous avez ainsi exprimé le principe de base sur lequel vous avez fondé la solution de la question qui vous était posée dans cette affaire et qui concernait les conséquences d'une modification du risque par l'assuré.

2) Vous avez de plus, dans ce même arrêt, fait observer qu'il faut nettement distinguer le règlement des litiges qui peuvent opposer les assureurs aux personnes lésées, du règlement des litiges qui concernent les assureurs et leurs assurés. Vous avez notamment décidé que la circonstance que dans les rapports entre l'assureur et l'assuré le contrat d'assurance n'est pas valable suivant les règles du droit commun et la circonstance que ce contrat d'assurance ne donne pas une garantie suffisante (sauf le cas d'une extension autorisée en vertu de l'art. 4), n'empêchent pas d'admettre l'existence de l'assurance visée à l'art. 6, al. 1er.

Vous avez ainsi défini deux principes essentiels qui gouvernent la matière et auxquels il convient de se référer lors de l'examen des diverses questions qui sont soumises aux juges et spécialement dans l'interprétation que vous êtes appelés à donner, des dispositions légales dont le juge national doit faire application à des cas d'espèce.

Lorsque la Convention précise à l'art. 1er al. 1^{er} que "tout ce qui est attelé au véhicule est considéré comme

en faisant partie", elle exclut manifestement toute ambiguïté au sujet des conséquences que peut avoir un accident pour la partie lésée. Elle empêche que l'assureur du véhicule tracteur puisse contester son obligation en soutenant que l'accident est dû au véhicule tracté, de sorte que la victime non seulement doit apporter la preuve contraire, parfois bien difficile sinon impossible, mais de plus se trouve ainsi imbriquée dans une contestation entre deux assureurs ou entre un assureur et le propriétaire d'une remorque non spécialement assurée.

Cette disposition est donc bien dans le sens que je viens d'indiquer, à savoir qu'elle favorise la victime, en imposant à l'assureur du véhicule tracteur l'obligation d'indemniser la victime, même si la preuve est faite que l'accident est imputable au véhicule tracté, que ce véhicule soit la propriété du propriétaire du véhicule tracteur ou celle d'un tiers et que ce véhicule soit ou non spécialement assuré.

Ce sont aussi ces principes que l'on trouve énoncés dans la jurisprudence des Pays-Bas, à laquelle il a été fait référence ci-dessus. (1)

Qu'en est-il, dès lors, d'une voiture dont deux roues se trouvent placées sur une remorque, alors que les deux autres roues sont en contact avec le sol et roulent au gré de la traction qui est imprimée à l'ensemble par le véhicule tracteur ?

Il faut d'abord se demander si cette voiture est ainsi transportée ou tractée. On entend par "transporté" l'objet qui est chargé sur le véhicule transporteur et n'est donc pas en contact direct avec le sol. Qu'il s'agisse d'un véhicule automoteur ou de tout autre objet, la question est identique dans les deux cas. Il y a

1) Rb. Haarlem, 15 november 1971, Verkeersrecht 1972, n° 46 p. 120; Hof's Gravenhage 16 september 1981, Verkeersrecht 1982, n° 11, bl. 21. Ce sont, de même, ces considérations qui ont été développées par M. le procureur général Berger devant le Hoge Raad, avant l'arrêt du 16 mars 1979, Verkeersrecht 1972, n° 52, p. 243/244.

aujourd'hui de nombreux véhicules spécialement construits pour le transport de voitures automobiles. A mon avis, le véhicule ou l'objet transporté ne participe pas à la circulation et son propriétaire n'est pas soumis comme tel à l'assurance obligatoire en matière de véhicules automoteurs. Ceci ne préjuge en rien de la responsabilité et de l'obligation d'assurance qui pèse sur le transporteur, du chef de dégâts occasionnés par les objets transportés. Cette question ne doit pas être examinée ici. (1)

En l'espèce le véhicule n'est pas transporté mais attelé en manière telle qu'il roule "sur le sol" (voir la définition du véhicule à l'article 1er de la Convention) et comme tel fait partie de l'ensemble de l'attelage. On observe, notamment, qu'en tant que véhicule attelé, il peut être la cause d'un accident de circulation. Tout dépend de la manière dont l'attelage est réalisé. Il peut, par exemple, être dévié vers la droite ou vers la gauche et, tout en roulant, heurter un autre véhicule, un autre usager, un piéton. Il fait, dès lors, partie de l'ensemble de l'attelage, et roule au même titre que la remorque. Il convient d'ailleurs de remarquer que de nombreuses remorques reposent aussi à l'avant sur le tracteur, de sorte que seul l'arrière, muni de roues, constitue un véhicule au sens propre du terme.

Pourrait-on objecter que l'on étend ainsi l'application de la loi, au delà de ce que le texte comporte explicitement ?

Certes, le texte donne une définition du véhicule, au sens de la Convention, c'est-à-dire "un véhicule destiné à circuler sur le sol et qui peut être actionné par une force mécanique".

1) La jurisprudence des Pays-Bas citée ci-dessus concerne le cas d'une caisse tombée d'un camion et occasionnant des dégâts à un tiers. Ce problème a donné lieu à l'arrêt de la Cour de cassation de Belgique du 12 juin 1989 (Bull. et Pas. 1989, I, n° 587, p. 1093). Cet arrêt s'est inspiré de l'arrêt de la Cour Benelux du 23 octobre 1984, A 83/2, Jur. 1984, 30.

Tel n'est pas le cas de la remorque, puisqu'elle ne peut être actionnée elle-même par une force mécanique. Aussi la loi a-t-elle étendu son application à une telle remorque, encore que celle-ci ne réponde pas à la définition du véhicule.

Mais en procédant à cette assimilation, la loi a utilisé des termes très généraux.

Il n'y est pas question "d'une remorque", mais bien de "tout ce qui est attelé au véhicule". Ce sont donc des termes très généraux et on ne voit pas pourquoi un train de véhicules ne pourrait pas satisfaire à cette définition. Il existe aujourd'hui des autobus qui se composent de trois parties : la première est un tracteur, la deuxième est une remorque et la troisième est une seconde remorque attelée à la deuxième. Il n'existe pas de raison d'établir une distinction et de considérer que seule la première remorque répond à la définition de la loi, la seconde remorque étant en ce cas à dissocier des deux premiers véhicules. On pourrait se demander en ce cas ce qu'est cette seconde remorque, qui n'est pas un véhicule au sens de la loi, puisqu'elle n'est pas actionnée par une force mécanique et qui, dans cette hypothèse, ne répondrait pas non plus à la définition d'attelage au sens dudit texte. La loi sur l'assurance obligatoire s'appliquerait-elle, en ce cas, à cette remorque ?

Faut-il dire que ce serait aller fondamentalement à l'encontre du but poursuivi par le législateur : simplifier les recours de la victime et lui garantir une indemnisation à charge d'un assureur bien déterminé, en l'espèce l'assureur du tracteur.

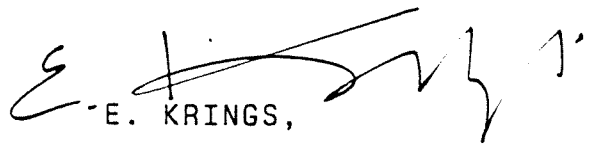
Il faut d'ailleurs ajouter que dans bien des cas, la responsabilité du tracteur sera seule en cause, la traction

d'un attelage multiple étant plus dangereuse que celle d'un attelage simple. Le chauffeur du tracteur assume donc une plus grande responsabilité. Il est, dès lors, normal que ce soit à son assureur qu'incombe l'obligation d'indemniser la victime. S'il devait exister une faute ou une responsabilité quelconque à charge du propriétaire du véhicule attelé, il y aurait le cas échéant, un recours de l'assureur du tracteur contre ce propriétaire ou son assureur. Cela ne concerne pas les tiers, victimes, qui ne doivent exercer leur recours que contre l'assureur du tracteur.

J'estime, dès lors, devoir conclure que, dans le cas qui fait l'objet de la question soumise à la Cour, la voiture dont l'arrière est posé sur la remorque tractée, fait partie du véhicule tracteur et est assurée comme telle par l'assureur du véhicule tracteur.

Je propose de répondre à la première question que lorsqu'un véhicule tracte une remorque sur laquelle est posé l'arrière d'une voiture, celle-ci doit être considérée comme étant attelée au véhicule tracteur et comme en faisant partie, de sorte qu'il s'agit d'une remorque au sens de l'art. 1er, al. 1 et 2 des dispositions communes relatives à la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs.

Il n'y a pas lieu de répondre à la seconde question.


E. KRINGS,
Avocat général à la
Cour Benelux.