

UNIVERSITE CATHOLIQUE DE LOUVAIN

F A C U L T E D E D R O I T

C E N T R E D E D R O I T D E S O B L I G A T I O N S

Les conflits de frontière entre
l'assurance R.C. exploitation et
l'assurance R.C. véhicules automoteurs.

Evolution récente.

par Hélène PAULUS-DE RDDE

Doc. 87/6

Note sous Liège, 26 novembre 1986,
à paraître dans la Revue de Juris-
prudence de Liège, Mons et Bruxelles.

Les conflits, désormais classiques, qui opposent assureurs "R.C. véhicules automoteurs" et "R.C. Exploitation" quant à la portée de leurs polices continuent à alimenter la jurisprudence. La publication de cet intéressant arrêt de la Cour d'appel de Liège nous donne l'occasion de faire le point sur les évolutions jurisprudentielles apparues ces dernières années.

Nous examinerons successivement les décisions rendues suivant les circonstances de l'accident:

- il survient en terrain privé;
- il est causé par un engin mobile travaillant sans se déplacer;
- il est provoqué par un engin travaillant en se déplaçant;
- il est résulte de l'usage de la benne d'un camion;
- il est causé indirectement par un véhicule.

Enfin, nous verrons succinctement en quoi la convention conclue entre les assureurs dans ce domaine, sous l'égide de l'Union Professionnelle des Entreprises d'assurances, a modifié la situation antérieure.

1. Accidents survenus en terrain privé.

L'article 2 §1 de la loi du 1er juillet 1956 définit la condition à laquelle est soumise l'obligation d'assurance des véhicules automoteurs; il faut qu'ils soient mis en circulation sur la voie publique ou sur des terrains assimilés. Cet article a-t-il également pour objet de définir l'étendue de l'assurance obligatoire?

La Cour de cassation a répondu à cette question par l'affirmative à diverses reprises (1). Cependant cette position ne fait pas l'unanimité, comme il ressort des décisions suivantes.

Par un jugement du 30 juin 1983 (2), le tribunal civil d'Anvers a condamné un assureur R.C. automobile à couvrir les conséquences d'un accident survenu dans un garage privé, en constatant que l'article 2§1 de la loi du 1er juillet 1956 ne définit que les conditions de l'obligation d'assurance, et qu'en l'espèce la police n'excluait nullement les terrains privés. La Cour d'appel d'Anvers a réformé ce jugement par un arrêt du 26 juin 1984 (3), en se conformant à la jurisprudence de la Cour de cassation.

En revanche, la Cour d'appel de Mons a souligné la distinction entre l'obligation d'assurance et l'étendue territoriale de la garantie dans un arrêt du 1er juin 1983 (4), en observant que "les dommages causés par un véhicule, assuré par son propriétaire en application de la loi du 1er juillet 1956, tomberaient dans la garantie de la police ainsi souscrite alors même que l'accident se serait produit en un lieu où l'obligation d'assurance n'existait pas"(5).

Cette interprétation est, à notre avis, conforme tant au texte de la loi qu'aux travaux préparatoires, desquels il résulte que l'article qui nous occupe a pour objet de définir les conditions de l'obligation d'assurance, la couverture légale devant avoir la portée la plus large possible en dehors des exclusions expressément autorisées (6).

La controverse aurait pu continuer. Une communication de l'Office de Contrôle des Assurances du 10 septembre 1985 y a définitivement mis fin, en enjoignant aux assureurs d'insérer à l'article 3 du contrat-type, après le premier alinéa de cet article, la disposition suivante: "la couverture vaut tant sur la voie publique que sur tous terrains publics et privés". Cette disposition devait être insérée dans tous les nouveaux contrats à souscrire, la couverture étant considérée comme acquise pour les contrats en cours.

2. Accidents causés par des engins mobiles travaillant sans se déplacer.

L'espèce suivante a été tranchée par le tribunal civil de Hasselt, dans un jugement du 1er février 1982 (7); la façade d'une maison fut endommagée par des éclaboussures de mortier. Celles-ci avaient été provoquées par un brusque mouvement d'un container de mortier pendant la manoeuvre de déchargement, qui se faisait du véhicule de transport par le moyen, constate le tribunal, "d'une installation spéciale pour le déchargement de ce genre de matériaux". Sur base de cette constatation, le tribunal observe justement que l'on n'a pas affaire en l'espèce à un simple véhicule mais à un engin mobile. Ce dommage n'est dès lors pas couvert par la police R.C. automobile, conformément à la jurisprudence de la Cour de cassation (8).

La même solution se dégage d'un important arrêt prononcé par la Cour de Justice Bénélux, le 23 octobre 1984 (9). Le cas soumis à la Cour concernait l'accident causé par un chariot élévateur à fourches, alors qu'il effectuait des opérations de levage et de gerbage dans le dépôt d'une entreprise. Au moment précis où l'accident se produisit, le chariot élévateur manoeuvrait et se positionnait à l'aide de ses roues de manière à se placer à l'endroit voulu.

Les principes dégagés par l'arrêt sont les suivants:

1. l'article 3 §1 des dispositions communes (annexées à la Convention Bénélux du 26 mai 1966) n'impose pas la couverture de la responsabilité des dommages résultant de manoeuvres d'un véhicule automoteur sans qu'il y ait, de la part de celui-ci, participation à la circulation.

2.a. doivent être considérés comme causés dans la circulation les dommages provoqués par un véhicule qui se déplace, même lorsqu'il est utilisé de manière concomitante comme engin.

2.b. ne constitue pas le déplacement qui caractérise l'utilisation des véhicules automoteurs dans la circulation, la simple circonstance qu'au moment de l'accident le véhicule automoteur, en effectuant les opérations en cause, se déplaçait à l'aide de ses roues pour prendre la bonne position.

3. le fait qu'avant son utilisation comme engin ayant causé les dommages, le véhicule automoteur ait pris part à la circulation en se rendant sur le lieu du travail, n'impose pas de conclure que les dommages causés ensuite lors de son utilisation comme engin ont été causés dans la circulation.

Cet arrêt confirme donc la solution dégagée par nos juridictions nationales en ce qui concerne les engins travaillant sans se déplacer. Sa portée dépasse cependant cette hypothèse, et nous allons examiner à présent l'incidence qu'il peut avoir sur notre jurisprudence, dans le cas d'accidents provoqués par des engins travaillant en se déplaçant.

3. Accidents causés par des engins travaillant en se déplaçant.

Les décisions rendues dans de tels cas par nos Cours et Tribunaux avant l'arrêt du 23 octobre 1984 ont pour la plupart considéré que les dommages causés par des engins mobiles travaillant en se déplaçant n'étaient pas couverts par l'assurance R.C. automobile (10). Cette solution ne faisait néanmoins pas l'unanimité, les motifs des sentences ne permettant pas toujours, en outre, de déterminer si la solution adoptée se fondait sur la loi du 1er juillet 1956 ou sur le texte des polices invoquées.

L'arrêt de la Cour de Justice va donc, en principe, modifier et unifier notre jurisprudence (11). La Cour a en effet dit pour droit que les dommages causés par un engin mobile travaillant en se déplaçant doivent être considérés comme causés dans la circulation, donc visés par l'assurance obligatoire des véhicules automoteurs. Certaines difficultés d'interprétation risquent cependant d'apparaître concernant

la notion de déplacement, l'arrêt ayant également précisé que les déplacements qui ne sont que partie des manoeuvres liées à l'utilisation comme engin du véhicule automoteur -la mise en position pour le travail à effectuer au moyen des roues, en l'occurrence- restent exclus de la circulation .

A notre connaissance, une seule décision a été rendue dans ce type de cas depuis l'arrêt du 23 octobre 1984. Le 25 mars 1985 (12) la Cour d'appel de Liège a condamné l'assureur R.C. exploitation d'un entrepreneur à couvrir les dommages qu'avaient causés des inconnus en s'emparant d'un bulldozer laissé sans précautions sur un chantier avec les clefs; ils avaient provoqué diverses dégradations, en faisant évoluer le bulldozer entre deux rails de chemin de fer, sur une trentaine de mètres. La Cour justifie sa décision en observant que le conducteur inconnu du bulldozer s'en était servi comme engin de chantier, et que la police R.C. exploitation n'excluait la couverture d'assurance que "quand le véhicule ne remplit pas une fonction d'outil mais est utilisé indirectement à la circulation". Si la Cour a ainsi adopté une solution qui ne correspond pas aux principes dégagés par l'arrêt du 23 octobre 1984, c'est qu'elle était appelée à statuer sur base du texte de la police R.C. exploitation - dont elle a fait l'application logique- et non sur base du texte de la loi du 1er juillet 1956; l'assureur R.C. automobile n'était d'ailleurs pas à la cause.

4. Accidents résultant de l'usage des bennes de camions.

Dans le passé, ce type d'accidents a été mis à la charge tantôt de l'assureur R.C. automobile, tantôt de l'assureur R.C. exploitation, selon que la juridiction saisie considérait qu'un camion peut être utilisé à deux fins distinctes -une fin "véhicule" et une fin "engin"- ou qu'elle estimait au contraire qu'un camion n'est qu'un véhicule, dont la benne fait partie intégrante (13).

La plupart des décisions récentes ont retenu la seconde solution. L'arrêt de la Cour d'appel de Liège publié ci-dessus est exemplaire à cet égard; il constate que la benne fait partie intégrante du camion et permet à ce véhicule de réaliser les fins pour lesquelles il a été conçu. La loi du 1er juillet 1956 prescrivant l'assurance de tout usage du véhicule, sans restriction quant à l'une ou l'autre partie de celui-ci, l'assureur R.C. automobile doit couvrir l'usage de la benne. Des décisions analogues ont été rendues par la Cour d'appel de Mons le 22 mai 1985 (14) et par la Cour d'appel de Liège dans un arrêt antérieur du 18 juin 1981 (15).

Remarquons que l'arrêt de la Cour d'appel de Liège du 26 novembre 1986 s'est basé sur la portée de l'assurance légale des véhicules automoteurs. La question de la couverture du sinistre par la police R.C. Exploitation n'a pas été examinée, la Cour ayant constaté l'irrecevabilité de l'action

en garantie dirigée par l'assureur R.C. automobile contre l'assureur R.C. exploitation. La solution de tels litiges pourrait être différente si une clause de la police R.C. exploitation couvrant les opérations de chargement ou de déchargement des véhicules, par exemple, pouvait être invoquée; il semble que ce cas ne se soit jusqu'à présent jamais présenté.

La solution opposée a été retenue par la Cour d'appel de Bruxelles, dans un arrêt du 19 avril 1982 (15). Mais il faut souligner que les circonstances de fait soumises à la Cour différaient sur un point essentiel des autres espèces; dans les autres cas, les camionneurs s'étaient contentés de lever leur benne pour la vider. Ici au contraire, le chauffeur avait parcouru lentement le chantier benne levée, pour réaliser l'épandage du gravier qu'elle contenait. La Cour d'appel de Bruxelles a constaté, dès lors, que ce n'était pas le simple déchargement du camion qui avait été à l'origine de l'accident, mais la réalisation de ce travail d'épandage, qui eût du être réalisé par d'autres moyens, sans l'utilisation du camion comme "outil de chantier". Compte-tenu de ces circonstances, la contradiction entre cette décision et les précédentes n'est en fait qu'apparente.

5. Accidents causés indirectement par le véhicule.

Un arrêt de la Cour de cassation du 12 février 1980 (16) confirme la tendance dominante qui se dégageait des décisions rendues, dans ce domaine, par les juridictions de fond (17). En l'espèce l'accident avait été provoqué par la présence sur la voie publique de terres tombées d'un tracteur circulant entre les champs et la ferme; la Cour constate que les dommages ne peuvent être considérés comme "n'ayant pas eu pour cause l'utilisation du tracteur dans la circulation, mais exclusivement l'exploitation agricole". Ce type d'accident doit donc être considéré comme correspondant à la couverture de l'assurance R.C. automobile.

6. La convention R.C. automobile-R.C. exploitation de l'U.P.E.A.

Nous avons souligné, dans notre article précédent, l'intérêt que pourrait présenter pour les assurés la conclusion par les compagnies d'assurance d'une convention, comme celle qu'avaient conclue en France les membres de l'Association Générale des Sociétés d'Assurance contre les Accidents.

C'est chose faite. Une convention visant à résoudre ces conflits a été mise au point par l'Union Professionnelle des Entreprises d'Assurance et est entrée en vigueur le 1er octobre 1985.

Cette convention vise en premier lieu à protéger l'intérêt des assurés, qui précédemment devaient parfois attendre la réparation de leurs préjudices pendant les longues années que durait le litige opposant les assureurs. A présent, lorsque les assureurs concernés ont adhéré à cette convention, les victimes n'ont plus à attendre; leurs dommages sont réparés immédiatement par l'assureur R.C. automobile, qui intervient pour compte de qui il appartiendra, à concurrence de 250.000 FB par sinistre (19). La moitié des sommes versées lui sont remboursée provisionnellement par l'assureur R.C. exploitation.

La question de la prise en charge définitive du sinistre se résout suivant les modalités fixées par la convention; une procédure de conciliation est organisée, qui impose aux assureurs de suivre un "fil obligatoire pour la phase de conciliation". Ce chapitre prévoit les solutions à adopter, selon les circonstances du sinistre, les solutions préconisées étant basées sur celles dégagées par la jurisprudence.

Si les assureurs ne parviennent pas à un accord amiable, ils soumettent leur différend à la "Commission d'application" de l'U.P.E.A., qui tranche en dernier ressort les litiges portant sur des dommages ne dépassant pas 100.000 FB. Dans les autres cas, un recours contre la décision rendue peut être exercé par la voie d'un arbitrage. Lorsque les personnes lésées ou les assurés portent le litige devant les tribunaux la procédure de conciliation et d'arbitrage n'est pas poursuivie; en revanche, si la procédure de conciliation fait l'objet d'un accord ou si une sentence est passée en force de chose jugée, les assureurs doivent s'y conformer entre eux, quelle que soit la décision prononcée par les tribunaux.

Cette convention s'avère un succès. A l'heure actuelle, selon les informations qui nous ont été communiquées par l'U.P.E.A., les deux tiers des compagnies d'assurance affiliées qui pratiquent les assurances R.C. automobile et R.C. exploitation y ont adhéré. De plus, la procédure organisée semble fonctionner à la satisfaction des adhérents, car depuis l'entrée en vigueur de la convention en octobre 1985, un seul litige a fait l'objet d'un recours devant la Commission d'application. Enfin, la disparition des délais imposés antérieurement aux victimes pour la réparation de leurs dommages n'est pas le moindre des résultats à mettre à l'actif de cette convention. Peut-être verrons -nous dans l'avenir les litiges entre assureurs R.C. automobile et R.C. exploitation disparaître totalement de notre paysage judiciaire...

Hélène de RODE

(1) Cf les références citées dans notre étude sur "les conflits de frontière entre l'assurance responsabilité civile exploitation et l'assurance responsabilité civile des véhicules automoteurs", R.G.A.R. n° 10.256.

(2) R.G.A.R. n°10.883

(3) R.G.A.R. n°10.884 et obs. SCHRYVERS; Bull. Ass. 1985, p. 483 et note.

(4) Rev. Dr. Comm. B. 1984, p. 199 et note P.

(5) Soulignons que ce n'est pas sur base du texte de la police que la Cour de Mons statue, comme le laisse entendre le commentateur de l'arrêt; il résulte clairement de la motivation que la Cour se base sur la loi elle-même.

(6) Doc. Parl. Chambre, Session 1955-1956, doc. 351/4, Annexe, pp. 24 à 28

(7) R.W., 1982-83, col. 848

(8) Cf. le cas analogue tranché par la Cour de cassation le 8 mars 1977, Pas. 1977, I, p. 726.

(9) J.T. 1985, p. 666; R.W. 1984-1985, col.1009.

(10) Dans le même sens: Cass. 5.11.1971; Pas. 1972, I, p.224, confirmant Gand, 31.10.69, Bull. Ass. 1970, p.259, note R.V.G.; Bruxelles, 21.10.1971, Bull. Ass. 1972, p. 43, note V.H.; contra: Cass. 28.10.1971, J.T. 1972, p.169.

(11) Rappelons que les juridictions nationales doivent soit suivre les principes d'interprétation dégagés par les arrêts de la Cour de Justice, soit l'interroger à nouveau (article 6 du Traité de Bruxelles du 31 mars 1965 relatif à l'institution de la Cour de Justice Bénélux).

(12) Rev. Rég. Dr. 1985, p 179.

(13) Cf les références données aux notes 28 et 29 dans notre article déjà cité.

(14) Rev. Rég. Dr. 1985 p. 363.

(15) J.L. 1981, p. 349.

(16) Bull. Ass. 1982, p. 575.

(17) Bull. Ass. 1981, p.733.

(18) Cf les références reprises aux notes 30 et 31 de notre

étude précitée.

(19) Pour les dommages supérieurs à 250.000 FB, la convention prévoit que les assureurs doivent "s'informer mutuellement afin de permettre à chacun de prendre les mesures conservatoires qu'il juge utile".