

COUR DE JUSTICE

BENELUX

GERECHTSHOF



Affaire A 2002/1 – Jooris Patricia / Fonds commun de garantie automobile

Traduction des **Conclusions** de monsieur le premier avocat général J. du Jardin (pièce A 2002/1/6)

GRIFFIE  
REGENTSCHAPSSTRAAT 39  
1000 BRUSSEL  
TEL. (0) 2.519.38.61  
FAX (0) 2.513.42.06  
[curia@benelux.be](mailto:curia@benelux.be)

GREFFE  
39, RUE DE LA RÉGENCE  
1000 BRUXELLES  
TÉL. (0) 2.519.38.61  
FAX (0) 2.513.42.06  
[curia@benelux.be](mailto:curia@benelux.be)

**COUR DE JUSTICE BENELUX Affaire A 2002/1**  
**En cause de : JOORIS Patricia c. FONDS COMMUN DE GARANTIE AUTOMOBILE**

Conclusions de monsieur le premier avocat général J. du Jardin,

1. Enoncé succinct des faits de la cause :

Parmi les faits qui sont résumés dans le jugement de renvoi du tribunal de police de Gand du 15 avril 2002 et qui ne sont pas contestés, nous retenons uniquement les éléments qui peuvent servir à l'examen de la question posée à la Cour de Justice Benelux.

Son cyclomoteur à la main, Van de Genachte touche avec son coude un cyclomoteur stationné sur la voie publique, lequel tombe et est endommagé de ce fait. Il n'y a pas eu de contact entre les deux cyclomoteurs.

Le juge de police constate que : " Il n'est pas contesté que l'accident s'est produit en un lieu et avec un véhicule auquel l'assurance RC auto est applicable " .

A défaut d'assurance de la responsabilité civile pour le cyclomoteur de Van de Genachte -l'assuré- le Fonds commun de garantie automobile (ci-après: FCGA) a été sollicité pour réparer le dommage subi par la demanderesse.

2. La décision du tribunal de police de Gand :

Par jugement avant dire droit du 15 avril 2002, le tribunal de police décide d'office de poser une question préjudicielle à la Cour de Justice Benelux; cette question s'énonce comme suit:

*En vertu de l'article 2 , § 1<sup>er</sup>, de la loi du 21 novembre 1989 concernant l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, combiné à l'article 3, § 1<sup>er</sup> , des Dispositions communes annexées à la Convention Benelux du 24 mai 1966, l'assureur RC auto est-il tenu de réparer le dommage causé par le tiers (première comparante) dès lors qu'en l'espèce le dommage a été causé par l'assuré alors qu'il conduisait un cyclomoteur à la main et que le dommage a été causé par un contact entre le véhicule du tiers lésé et la personne de l'assuré qui conduisait le cyclomoteur à la main sans qu'il y ait eu un contact avec le cyclomoteur conduit à la main ?*

Il est à noter que les parties n'ont pas le pouvoir de préciser ou de compléter la question.

Il ressort de la question posée que le juge considère que le FCGA est tenu d'intervenir si le sinistre tombe sous le champ d'application de la loi RC auto et que l'obligation d'assurance n'a pas été respectée.

Le ministre de la Justice affirme néanmoins que les articles 2 et 3 des Dispositions communes (ci-après: DC) annexées à la Convention Benelux du 24 mai 1966, qui font l'objet de la question préjudicielle, ne sont pas applicables à un cyclomoteur non monté, parce qu'il résulte de l'article 2.17, al. 4, du code de la route qu'il n'est pas considéré comme un véhicule et que, par conséquent, il ne serait pas soumis à l'obligation d'assurance.

Toutefois, on ne peut parler en l'espèce d'une exemption de l'assurance au sens de l'article 2, § 1<sup>er</sup>, de la Convention Benelux: d'une part, le Comité de Ministres n'a pas donné un accord qui justifierait cette exemption et, d'autre part, l'obligation d'assurance subsiste à l'égard du cyclomoteur, même non monté, parce qu'il est un *véhicule*; cfr. la définition du véhicule dans la loi RC auto (indépendamment de la définition du code de la route).

### 3. Compétence de la Cour de Justice Benelux :

Le défendeur soulève l'incompétence de la Cour Benelux.

Dans la mesure où l'article 7, § 2, de la Convention Benelux est invoqué - aux termes duquel chacune des Parties Contractantes détermine les conditions d'octroi de l'indemnité par le FCGA (*thèse du défendeur*) -, il faut faire observer que la question préjudicielle ne porte pas sur ledit article 7, § 2, mais uniquement sur les articles 2 et 3 DC (voyez l'arrêt A 90/7 Cour Benelux, du 11 janvier 1991, Jur. Benelux, 1991, 55).

Dès lors que les articles 2 et 3 DC ont été repris dans la loi belge, la Cour Benelux est *bien* compétente pour répondre à la question préjudicielle d'interprétation.

### 4. Sur le fond de la question :

Comme point de départ du raisonnement, il convient de constater qu'il n'est pas contesté:

- que l'accident s'est produit en un lieu et avec un véhicule auxquels la loi RC auto est applicable ;
- qu'un *cyclomoteur non monté* peut donner lieu à une responsabilité civile qui peut être couverte par l'assureur.

La Benelux n'ayant pas à se prononcer *in concreto* sur l'application des DC à un cas particulier, la question de droit s'énonce comme suit :

La circonstance qu'il n'y a pas eu de contact matériel entre le cyclomoteur non monté et le cyclomoteur en stationnement de la personne lésée implique-t-elle que la responsabilité civile de la personne qui conduit le cyclomoteur à la main n'est pas

couverte par *l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs* ?

Il ressort de la jurisprudence de la Cour Benelux (A 83/2 du 23 octobre 1984 et A 89/10 du 10 décembre 1990) qu'il est requis pour la couverture par *l'assureur de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs* en vertu de l'article 3 DC qu'il existe un lien de causalité entre la participation fautive d'un véhicule automoteur à la circulation - en l'espèce le cyclomoteur non monté - et le dommage causé.

-sur la participation à la circulation :

Il est incontestable qu'un cyclomoteur - qui est un véhicule automoteur au sens des DC - conduit à la main sur la voie publique participe à la circulation.

-sur le lien de causalité, c'est-à-dire l'implication effective du véhicule dans le fait générateur du dommage.

Il est également incontestable qu'un lien effectif de cause à effet entre le dommage et un *usage quelconque* du véhicule dans la circulation suffit. Un contact matériel entre les véhicules automoteurs proprement dits n'est pas requis.

L'assuré est responsable, lorsqu'un usage quelconque de son véhicule automoteur - en l'espèce le cyclomoteur non monté - dans la circulation cause un dommage à cause de son comportement fautif.

*L'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs* ne vise effectivement pas le dommage causé par un véhicule automoteur, mais une faute de l'assuré en rapport avec un usage quelconque du véhicule automoteur dans la circulation.

Les conséquences juridiques de l'acte fautif lors de l'usage d'un véhicule automoteur ne diffèrent pas selon que le véhicule automoteur incriminé est ou non monté ou en mouvement.

La question de droit se limite dès lors à ce qui suit: quel lien de causalité y a-t-il entre la participation du véhicule automoteur à la circulation et l'acte générateur du dommage.

Il convient de relever ici un arrêt du Hoge Raad der Nederlanden:

Dans un arrêt du 9 janvier 1976 , N.J. 1974, 310, le Hoge Raad a décidé dans un cas similaire à ce qui a donné lieu à la présente question préjudicielle. Notons que cet arrêt porte sur la loi néerlandaise *Wet Aansprakelijkheidsverzekering Motorrijtuigen* qui intègre le contenu des Dispositions communes.

Les faits étaient les suivants:

Un clou sur la chaussée avait provoqué la crevaison du pneu d'un cyclomoteur. Le conducteur rangea le cyclomoteur, devenu inutilisable, sur le côté droit de la piste cyclable et se tint lui-même debout à droite sur l'accotement. Pour trouver la fuite, il se pencha sur le cyclomoteur, la tête et les épaules surplombant la piste cyclable, à gauche du cyclomoteur. Le conducteur d'un autre cyclomoteur heurta une épaule et fit ainsi une chute occasionnant un dommage corporel. Il n'y eut pas de contact avec le cyclomoteur qui avait subi la crevaison.

L'arrêt attaqué déclarait formellement qu'un contact matériel n'était pas requis pour rendre la loi RC auto applicable, mais que le dommage en l'espèce ne résultait pas de l'usage d'un véhicule automoteur dans la circulation.

Dans ses conclusions devant le Hoge Raad, l'avocat général ten Kate confirma qu'un contact matériel n'était pas indispensable. Le Hoge Raad considéra par ailleurs "qu'une telle conduite d'un cyclomotoriste était en rapport tellement étroit avec la participation à la circulation avec un cyclomoteur et avec les risques inhérents à cette participation que le dommage consécutif à cette conduite devait être considéré comme ayant été "causé par le cyclomoteur" au sens de l'article 3, § 4, de la loi RC auto.

### Conclusion.

Il suit de ce qui précède que la réponse à la question préjudicielle appelle une réponse affirmative à mon sens: la simple circonstance qu'il n'y a pas eu de contact matériel entre un cyclomoteur conduit à la main et la personne ou les biens de la victime du dommage n'empêche pas l'assureur d'être tenu à la garantie, si le juge constate qu'il y a un lien de cause à effet entre un usage quelconque du cyclomoteur conduit à la main dans la circulation et le dommage. On peut ajouter que la simple circonstance qu'un cyclomoteur est conduit à la main n'implique pas pour autant que ce cyclomoteur *n'est pas* dans la circulation.

28 février 2003.