

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 1994-1995

28 MAART 1995

Ontwerp van wet tot wijziging van artikel 29bis en tot opheffing van artikel 29ter van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen

**VERSLAG
NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE JUSTITIE
UITGEBRACHT
DOOR DE HEER WEYTS**

De Commissie heeft het onderhavige ontwerp besproken tijdens haar vergadering van 28 maart 1995.

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen:

1. Vaste leden: de heren Lallemand, voorzitter, Barzin, Borin, de dames Cahay-André, Delcourt-Pêtre, de heren Foret, Loones, Lozie, Pataer, Vaes, Van Belle, Vandenberghe en Weyts, rapporteur.

2. Plaatsvervangers: de heren Dighneef, Martens, Péciaux, Seeuws en Stroobant.

R. A 16811

Zie:

Gedr. St. van de Senaat:

1317-1 (1994-1995): Ontwerp overgezonden door de Kamer van volksvertegenwoordigers.

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1994-1995

28 MARS 1995

Projet de loi modifiant l'article 29bis et abrogeant l'article 29ter de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs

**RAPPORT
FAIT AU NOM
DE LA COMMISSION
DE LA JUSTICE
PAR M. WEYTS**

La Commission a examiné le projet de loi pendant sa séance du 28 mars 1995.

Ont participé aux travaux de la commission:

1. Membres effectifs: MM. Lallemand, président, Barzin, Borin, Mmes Cahay-André, Delcourt-Pêtre, MM. Foret, Loones, Lozie, Pataer, Vaes, Van Belle, Vandenberghe et Weyts, rapporteur.

2. Membres suppléants: MM. Dighneef, Martens, Péciaux, Seeuws et Stroobant.

R. A 16811

Voir:

Document du Sénat:

1317-1 (1994-1995): Projet transmis par la Chambre des représentants.

I. INLEIDENDE UITEENZETTING VAN DE VICE-EERSTE MINISTER EN MINISTER VAN JUSTITIE

Op 1 januari 1995 is artikel 29bis van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen (hierna af te korten: W.A.M.) in werking getreden.

Dit artikel, ingevoegd door de wet van 30 maart 1994 houdende sociale bepalingen (hierna te noemen: de programmawet) heeft in ons recht het principe van de automatische schadeloosstelling ingevoerd ten gunste van de voetgangers en fietsers die lichamelijke letsels oplopen bij een verkeersongeval waarbij een motorrijtuig betrokken is.

Het onderhavige ontwerp heeft tot doel het voormelde artikel te vervangen door een nieuwe bepaling die weliswaar grote delen van het vigerende artikel overneemt, maar een aantal door de Kamer noodzakelijk geachte verbeteringen bevat.

De voornaamste wijzigingen betreffen de volgende punten:

1. Toepassingsgebied

In tegenstelling tot het huidig artikel 29bis, § 2, worden de passagiers niet langer van het voordeel van de regeling uitgesloten.

2. De onverschoonbare fout

Het huidig artikel 29bis W.A.M. bevat geen definitie van het begrip « onverschoonbare fout ». Ten gevolge van de bespreking van de programmawet in de Senaat werd beslist het aan de rechtspraak over te laten deze uitsluitingsgrond nader af te lijnen.

In de voorbereidende werken werden daartoe de nodige richtlijnen verschaft.

Het moet met name gaan om « een vrijwillige fout van uitzonderlijke ernst, waarvan de betrokkene de schadegevolgen had moeten voorzien ».

Hiermee werd expliciet aansluiting gezocht bij de definitie van het Franse Hof van Cassatie uit 1987 (cf. Gedr. St., Senaat, 1993-1994, nr. 980-3, blz. 33-37).

Het onderhavig ontwerp bevat thans een wettelijke definitie van de onverschoonbare fout, zijnde « de opzettelijke fout van uitzonderlijke ernst, waardoor degene die ze begaan heeft zonder geldige reden wordt blootgesteld aan een gevaar waarvan hij zich bewust had moeten zijn » (cf. het voorgestelde art. 29bis, § 1, zesde lid).

I. EXPOSÉ INTRODUCTIF DU VICE-PREMIER MINISTRE ET MINISTRE DE LA JUSTICE

C'est au 1^{er} janvier 1995 qu'est entré en vigueur l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance automobile obligatoire (en abrégé A.A.O.).

Cet article, inséré par la loi du 31 mars 1991 portant diverses dispositions sociales (appelée ci-après loi-programme) a introduit dans notre droit le principe du dédommagement automatique en faveur des piétons et des cyclistes victimes de lésions corporelles lors d'un accident de la circulation impliquant un véhicule automobile.

Le présent projet vise à remplacer l'article précité par une disposition nouvelle qui, tout en reprenant des éléments importants de l'article en vigueur, comporte une série de précisions que la Chambre a jugées indispensables.

Les modifications les plus importantes portent sur les points suivants:

1. Champ d'application

Contrairement à l'actuel article 29bis, § 2, les passagers ne sont pas exclus du bénéfice du régime.

2. La faute inexcusable

L'actuel article 29bis de l'A.A.O. ne définit pas la notion de « faute inexcusable ». À la suite de la discussion de la loi-programme au Sénat, il avait été décidé de laisser à la jurisprudence le soin de délimiter le terrain de cette cause d'excuse.

Les travaux préparatoires contiennent d'ailleurs les indications nécessaires à cet effet.

Il doit s'agir notamment « d'une faute volontaire dont la gravité est exceptionnelle et dont l'auteur aurait dû mesurer les conséquences dommageables prévisibles ».

Ces précisions constituaient un renvoi intentionnel à la définition reprise par la Cour de cassation française de 1987 (voir Doc. Sénat, 1993-1994, n° 980-3, pp. 33 à 37).

Le présent projet contient une « définition par voie légale de la faute inexcusable, soit la faute volontaire d'une exceptionnelle gravité, exposant sans raison valable son auteur à un danger dont il aurait dû avoir conscience » (voir l'art. 29bis, § 1, alinéa 6, en projet).

3. Functionele prothesen

Schade aan functionele prothesen wordt als lichamelijke schade beschouwd en verleent derhalve recht op schadeloosstelling krachtens artikel 29bis.

4. Motorrijtuigen

Het huidig artikel 29bis, § 3, W.A.M. bepaalt dat onder motorrijtuig moet worden verstaan ieder voertuig bedoeld in artikel 1 van deze wet met uitzondering van het voertuig dat in het verkeer wordt gebracht en waarmee niet sneller dan stapvoets kan worden gereden.

Wat deze laatste categorie betreft, werd in eerste instantie aan de voertuigen gedacht die door de gehandicapten in het verkeer worden gebracht en waarmee niet sneller dan stapvoets kan worden gereden (cf. Gedr. St., Senaat, 1993-1994, nrs 980-3, blz. 45-46).

Deze interpretatie wordt thans uitdrukkelijk overgenomen in het voorgestelde artikel 29bis, § 3, luidens hetwelk rolstoelen met een eigen aandrijving die door gehandicapten in het verkeer kunnen worden gebracht, niet als een motorrijtuig worden beschouwd.

5. Subrogatie

De subrogatieregeling vervat in het huidig artikel 29bis, § 4, wordt juridisch-technisch bijgeschaafd.

6. Inwerkingtreding

Het voorgestelde artikel 29bis zal in werking treden op de eerste dag van de maand volgend op deze van haar bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad* (cf. art. 3, § 1).

7. Aanpassing van de verzekeringsovereenkomsten

De verzekeringsondernemingen gaan over tot de formele aanpassing van de verzekeringsovereenkomsten en andere verzekeringsdocumenten aan de bepalingen van deze wet, uiterlijk tegen de eerste dag van de zesde maand volgend op de bekendmaking ervan in het *Belgisch Staatsblad* (cf. art. 3, § 2).

Met de verzekeraars werd overeengekomen dat de uitbreiding van het toepassingsgebied van artikel 29bis W.A.M. tot de passagiers geen verhoging van de verzekeringspremies tot gevolg zal hebben.

II. BESPREKING

Een lid is van oordeel dat het door de Kamer goedgekeurde wetsvoorstel moet worden beschouwd in

3. Les prothèses fonctionnelles

En vertu de l'article 29bis, les dommages occasionnés aux prothèses fonctionnelles sont considérées comme des lésions corporelles et donnent dès lors lieu à indemnisation.

4. Véhicule automoteur

L'actuel article 29bis, § 3, A.A.O. dispose qu'il faut entendre par véhicule automoteur, tout véhicule visé à l'article 1^{er} de cette loi, à l'exception du véhicule mis en circulation qui permet de circuler à une vitesse supérieure à l'allure du pas.

Pour ce qui est de cette dernière catégorie, le législateur visait essentiellement les véhicules utilisés par les handicapés, permettant de circuler à une vitesse supérieure à celle de l'allure du pas (voir Doc. Sénat, 1993-1994, n° 950-3, pp. 45-46).

Cette interprétation est aujourd'hui reprise textuellement dans l'article 29bis, § 3, en projet qui prévoit que ne sont pas considérés comme véhicules automoteurs les fauteuils roulants automoteurs susceptibles d'être mis en circulation par une personne handicapée.

5. La subrogation

On améliore du point de vue de la technique juridique le régime de la subrogation tel qu'il est prévu à l'actuel article 29bis, § 4.

6. Entrée en vigueur

L'article 29bis en projet entretient en vigueur le premier jour du mois qui suit celle de sa publication au *Moniteur belge* (art. 3, § 1^{er}).

7. Adaptation des contrats d'assurance

Les entreprises d'assurance procèdent à l'adaptation formelle des contrats d'assurance et autres documents d'assurance aux dispositions de la présente loi, au plus tard pour le premier jour du sixième mois qui suit celui de sa publication au *Moniteur belge* (voir art. 3, § 2).

Il a été convenu avec les assureurs que l'extension du champ d'application de l'article 29bis A.A.O. aux passagers ne donnera pas lieu à une augmentation des primes d'assurance.

II. DISCUSSION

Un membre estime que la proposition de loi approuvée par la Chambre doit s'analyser à la lumière

het licht van de animositeit waarmee de door de Senaat uitgewerkte formule van de automatische schadeloosstelling werd ontvangen.

In het ontwerp van programmawet had de Regering namelijk eerst voorgesteld een artikel 1385*bis* in het Burgerlijk Wetboek in te voegen houdende het principe van de objectieve aansprakelijkheid.

Deze commissie is daartegen in verzet gekomen en heeft geopteerd voor een vergoedingsregeling gebaseerd op het principe «assurance oblige».

De draagwijdte van artikel 29*bis* W.A.M. werd in sommige kringen in een uitermate negatief daglicht gesteld waarbij men liet uitschijnen dat de Senaat zich om principiële redenen tegen de objectivering van de verkeersaansprakelijkheid had gekant.

Spreker kan deze negatieve voorstelling niet anders dan als onjuist bestempelen.

Het feit dat het huidige artikel 29*bis* het aan de rechtspraak overlaat bepaalde begrippen te interpreteren, werd dan ook als een voorwendsel aangegrepen om bedoeld artikel te wijzigen en er bepalingen in op te nemen die eigenlijk niet in een wet thuishoren.

Een voorbeeld hiervan is terug te vinden in het voorgestelde artikel 29*bis*, § 1, tweede lid, luidens hetwelk schade aan functionele prothesen als lichamelijke schade wordt beschouwd.

Een dergelijke bepaling illustreert perfect de bedilzucht van een aantal specialisten inzake verkeers- en schadevergoedingsrecht die de wetgevende en de rechtelijke macht met elkaar verwarren. Zij zijn de mening toegedaan dat door in de wet alle denkbare toepassingsgevallen op te nemen, de rechtspraak tot een louter mechanistisch proces kan worden herleid.

Deze opvatting klinkt tevens door in de bepalingen inzake het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds en de uitvoering van de vergoedingsplicht (*cf.* het voorgestelde art. 29*bis*, § 1, derde lid en laatste lid).

Het is echter een illusie te denken dat een wet niet tot interpretatieproblemen aanleiding zal geven. De oplossing daarvoor vergt echter een loyale lezing van de wetteksten waarin hun onderlinge samenhang niet uit het oog mag worden verloren.

De critici van de door de Senaat uitgewerkte regeling blijken daartoe niet allen in staat te zijn.

Met betrekking tot de uitbreiding van het toepassingsgebied tot de passagiers, rijst de vraag of de voorgestelde bepaling geen discriminatie inhoudt ten opzichte van de bestuurders van een motorrijtuig en hun rechthebbenden die van het voordeel van de regeling worden uitgesloten.

de l'animosité avec laquelle fut accueillie la formule d'indemnisation automatique telle qu'elle a été élaborée par le Sénat.

Dans le projet de loi-programme, le Gouvernement avait en effet prévu initialement l'insertion d'un article 1385*bis* dans le Code civil consacrant le principe de la responsabilité objective.

La commission s'y est opposée en préférant un régime d'indemnisation fondé sur le principe «assurance oblige».

Certains milieux ont éclairé d'un jour particulièrement peu favorable la portée de l'article 29*bis* A.A.O. en insinuant que c'est pour des raisons de principe que le Sénat s'était opposé à une objectivation de la responsabilité en matière de circulation.

L'intervenant ne peut que s'inscrire en faux contre cette interprétation.

Le fait que l'article 29*bis* actuel laisse à la jurisprudence le soin d'interpréter certaines notions a donc servi de prétexte pour modifier ledit article, pour y inclure des dispositions qui n'ont manifestement pas leur place dans un texte de loi.

Ce qui peut s'illustrer par l'article 29*bis*, § 1^{er}, alinéa 2, en projet qui prévoit que des dommages à des prothèses fonctionnelles seront considérées comme des lésions corporelles.

Une disposition de ce type illustre parfaitement l'approche tatillonne dont font preuve certains spécialistes en matière d'assurances automobiles et d'indemnisations qui ont tendance à confondre pouvoir judiciaire et pouvoir législatif. Ils espèrent — peut-être — qu'en énumérant dans la loi une pléthore de cas d'application, la jurisprudence puisse se réduire à un simple automatisme.

Cette même conception se traduit aussi dans les dispositions relatives au Fonds commun de garantie automobile et l'exécution de l'obligation d'assurer (voir l'art. 29*bis*, § 1^{er}, alinéas trois et dernier, en projet).

Il serait toutefois illusoire de croire que l'on pourrait éviter qu'une loi donne matière à interprétation. Il faut rechercher la solution au niveau d'une lecture loyale sans perdre de vue la cohérence entre les textes.

Il faut croire que ceux qui critiquent la réglementation élaborée par le Sénat ne sont pas tous à même de le faire.

En ce qui concerne l'extension du champ d'application aux passagers, il faut se demander si la disposition en projet n'est pas discriminatoire à l'égard des conducteurs d'un véhicule automoteur et de leurs ayants droit qui sont exclus du bénéfice du régime.

De Raad van State heeft in zijn advies op het voorontwerp van de programmawet opgemerkt dat de uitsluiting van bestuurders en passagiers niet gerechtvaardigd was (cf. Gedr. St., Senaat, nr. 980-1, 1993-1994, blz. 156-157).

Deze bedenking wint aan gewicht doordat het voordeel van de automatische schadeloosstelling nu uitsluitend nog aan de bestuurders en hun rechthebbenden wordt ontzegd.

Interveniënt hoopt dat het Arbitragehof deze discriminatie van de bestuurders en hun rechthebbenden ongedaan zal maken.

De feiten wijzen immers uit dat de bestuurders twee derde van het totaal aantal verkeersslachtoffers uitmaken. Ze lopen derhalve het grootste risico in een ongeval met lichamelijke letsels te worden betrokken zonder dat ze een fout hebben begaan. Men moet er zich rekenschap van geven dat het verkeer in dermate complexe omstandigheden verloopt dat veel overtredingen en dus fouten worden begaan zonder dat een ongeval wordt veroorzaakt.

Zo heeft professor Tunc aangetoond dat degene die gedurende vijf jaar geen ongeval heeft veroorzaakt en als goed chauffeur geldt, bij een stadsrit van 10 kilometer ten minste zes overtredingen begaat.

De illusie dat men aan het verkeer kan deelnemen zonder een verkeersovertreding te begaan, is bijgevolg een rechtsfictie zoals de regel dat iedereen geacht wordt de wet te kennen.

Spreker verzet zich tegen de benadering waarin de bestuurders systematisch als onverantwoordelijk worden afgeschilderd. Veel ongevallen zijn immers te wijten aan een samenloop van omstandigheden waarop de bestuurders geen vat hebben (bijvoorbeeld een beperkt zicht).

Een en ander verhindert echter niet dat de bij een dergelijk ongeval betrokken bestuurder voor de schade aansprakelijk wordt gesteld vanwege de door hem begane fout die het ongeval mee heeft veroorzaakt.

De uitsluiting van de bestuurder en zijn rechthebbenden van het recht op automatische schadeloosstelling is derhalve niet zo evident als wordt voorgesteld.

Een ander punt van kritiek betreft de bepaling dat slachtoffers niet op schadeloosstelling gerechtigd zijn « *indien de onverschoonbare fout die ze hebben begaan, de enige oorzaak van het ongeval was* » (cf. het voorgestelde artikel 29bis, § 1, vijfde lid).

Deze exclusiviteitsvoorwaarde is, zoals de definitie van de onverschoonbare fout, uit het Franse recht overgenomen.

Dans son avis sur l'avant-projet de loi-programme, le Conseil d'État faisait observer que l'exclusion des conducteurs et des passagers ne se justifiait pas (voir Doc. Sénat, n° 980-1, 1993-1994, pp. 156-157).

Cette observation gagne en pertinence pour la simple raison que ne se trouvent désormais exclus que les conducteurs et leurs ayants droit.

L'orateur espère que la Cour d'arbitrage ne manquera pas d'annuler la discrimination à l'égard des conducteurs et de leurs ayants droit.

Les faits démontrent, en effet, que les conducteurs représentent les deux tiers des victimes de la circulation. Ce sont dès lors ces mêmes conducteurs qui risquent le plus d'être impliqués dans un accident occasionnant des lésions corporelles. Il faut se rendre compte que la circulation se déroule dans des conditions tellement complexes que nombreuses sont les infractions et donc les fautes commises qui n'occasionnent pas d'accident.

C'est ainsi que le professeur Tunc a démontré que le conducteur qui n'a pas provoqué d'accident pendant cinq ans et qui est considéré comme un bon conducteur, commet au moins six infractions en accomplissant un trajet de 10 km en ville.

C'est donc une pure fiction juridique que de croire que l'on pourrait s'inscrire dans la circulation sans commettre d'infraction, tout comme le fameux « nul n'est censé ignorer la loi ».

L'intervenant s'insurge contre cette présentation systématique des conducteurs comme des irresponsables. Nombreux sont, en effet, les accidents dus à un concours de circonstances qui échappent complètement au conducteur (par exemple une visibilité limitée).

Ce qui n'empêche pas que le conducteur impliqué dans un tel accident sera tenu pour responsable au motif de la faute qu'il a commise et qui est l'une des causes de l'accident.

On a dès lors tort de présenter comme allant de soi l'exclusion du conducteur et de ses ayants droits du droit à l'indemnisation automatique.

Un autre point de critique concerne la disposition qui prévoit que les victimes ne peuvent pas se prévaloir du droit à l'indemnisation « *si la faute inexcusable est la seule cause de l'accident* » (voir article 29bis, § 1^{er}, alinéa 5, en projet).

Cette condition d'une cause exclusive a été emprunté au droit français, comme la définition de la faute inexcusable.

Rechtsvergelijkend onderzoek leert echter dat de wetgeving van andere Europese landen op dit vlak minder verregaand is.

Bovendien wijkt deze voorwaarde af van de principes inzake aquiliaanse aansprakelijkheid en inzonderheid van de equivalentielee.

Deze theorie bepaalt dat iedere oorzaak die noodzakelijkerwijs tot de schade heeft geleid zoals die zich in concreto heeft voorgedaan, juridisch relevant is.

Spreker ziet niet in waarom bij een onverschoonbare fout de regel van de verdeling van de aansprakelijkheid niet zou gelden. In geval van samenloop van een onverschoonbare en een gewone fout, zou volgens het voorgestelde artikel 29bis de gewone fout bij de afweging van doorslaggevend belang zijn. Aldus kan de rechter de schadevergoeding niet meer begroten op grond van het gewicht dat hij aan de ene of de andere oorzaak toekent.

Interveniënt is de mening toegedaan dat de voorwaarde van de onverschoonbare fout als exclusieve oorzaak van het ongeval uit ideologische overwegingen is ingevoerd. Het valt te betreuren dat op een dergelijke wijze afstand wordt gedaan van de klassieke principes die gedurende 180 jaar met rechtsvrede werden toegepast.

Het feit dat men in alle omstandigheden de grootste beginselvastheid in acht neemt, leidt niet noodzakelijk tot de grootste rechtvaardigheid. Recht spreken is geen wiskundig proces. De opvatting waarbij het recht in het ijle beoefend wordt als een mechanische toepassing van rechtsregels, ongeacht de feitelijke omstandigheden, biedt geenszins de garantie dat rechtvaardigheid wordt bereikt.

Een volgende spreker betreurt dat de commissie de problematiek van de verkeersrisico's andermaal in moeilijke omstandigheden moet bespreken.

Hij sluit zich aan bij de opvatting dat het onderscheid tussen de zwakke weggebruikers en de bestuurders niet verantwoord is. Beiden zijn zoals de ongevallenstatistieken aantonen risicodragers.

De uitsluiting van de bestuurders heeft bovendien tot gevolg dat de kosten voor hun medische verzorging ten laste van de sociale zekerheid blijven.

Interveniënt betoont zich dan ook voorstander van een solidariteitsregeling voor motorrijtuigengebruikers om de budgettaire impact van de medische kosten op de sociale zekerheid te milderen. Een en ander zou wel een verhoging van de verzekeringspremie meebrengen.

Spreker besluit dat hij de door de Senaat ingeslagen weg houdende invoering van een artikel 29bis in de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen

Mais une étude de droit comparé nous apprend que la législation dans d'autres pays européens est moins rigoureuse à cet égard.

En outre, cette condition déroge aux principes de la responsabilité aquilienne et plus particulièrement de la théorie de l'équivalence.

Selon cette dernière, toute cause résultant nécessairement en des dommages tels que ceux qui ont été concrètement occasionnés est juridiquement pertinente.

L'intervenant ne voit pas pourquoi, dans le cas d'une faute inexcusable, on n'appliquerait pas la règle de la responsabilité partagée. Dans l'hypothèse du concours entre une faute ordinaire et une faute inexcusable, ce serait aux termes de l'article 29bis la faute ordinaire qui prévaudrait dans l'appréciation, et le juge ne pourrait donc plus estimer les dommages en fonction de la pondération qu'il attribuerait à chacune des causes.

L'orateur estime que la condition de la faute inexcusable, cause exclusive de l'accident, s'inspire de considérations d'ordre idéologique. Il faut regretter que ce faisant on renonce aux principes traditionnels qui, 180 années durant ont été appliqués sans problèmes juridiques.

Le simple fait de proclamer haut et fort le respect des principes n'est pas générateur en soi d'une équité plus grande. Dire le droit n'est pas un processus mathématique. La conception d'un droit se pratiquant dans le vide, simple application mécanique de règles juridiques, sans égard aux circonstances de fait, ne présente pas la moindre garantie quant à la réalisation d'un idéal d'équité.

Un autre orateur déplore que la commission doive examiner les problèmes des risques de la circulation dans des conditions difficiles.

Il estime lui aussi que la discrimination entre usagers faibles et les conducteurs ne se justifie pas. Il s'agit dans les deux cas — comme les statistiques le prouvent — de victimes potentielles.

L'exclusion des conducteurs a en outre pour conséquence que les frais pour soins médicaux continuent à incomber à la sécurité sociale.

L'orateur se déclare donc partisan d'un régime de solidarité en matière de véhicules automoteurs pour diminuer l'impact budgétaire des frais médicaux en termes de sécurité sociale. Ce qui se traduira en un relèvement des primes d'assurance.

Il conclut en disant que sa préférence va à la voie retenue par le Sénat qui a opté pour l'insertion d'un article 29bis dans la loi du 21 novembre 1989 en matière d'assurance obligatoire pour les véhicules

verkiest boven het oorspronkelijk door de Regering voorgestelde artikel 1385bis van het Burgerlijk Wetboek.

Een ander lid acht het niet storend dat bestuurders en hun rechthebbenden van de automatische schade-loosstelling worden uitgesloten. Wagens zijn gevaarlijke tuigen, zelfs wanneer hun snelheid relatief laag ligt. Indien het voorgestelde artikel 29bis W.A.M. de verantwoordelijkheidszin van de bestuurders aanscherpt, verhoogt dit de veiligheid op onze wegen.

Een volgende spreker herinnert eraan dat de minister zich in de Kamercommissie voor de Justitie gekant heeft tegen de uitbreiding van het toepassingsgebied van artikel 29bis tot de ongevallen welke zich op een privé-eigendom voordoen. Een bepaling in die zin voorgesteld door de indiener van het wetsvoorstel zou tot heel wat « fictieve » ongevallen kunnen leiden (cf. Gedr. St., Kamer, 1993-1994, nr. 1422/5, blz. 9, punt 2.8).

Het lid betwijfelt of die dreiging van « fictieve » ongevallen wel reëel is. Het betekent dat iemand zich vrijwillig aan een gevaar zou blootstellen met een risico op lichamelijke letsels die eventueel de dood tot gevolg kunnen hebben.

Ten gronde acht hij het niet wenselijk dat ongevallen op privé-terreinen aan het toepassingsgebied van het voorgestelde artikel 29bis zouden worden onttrokken louter en alleen op basis van een verklaring van de minister in de Kamercommissie voor de Justitie.

Men dient er zich rekenschap van te geven dat het begrip « privé-terrein » zeer vaag is. *Quid* bijvoorbeeld met industrieterreinen of grote industriële ondernemingen die een eigen wegennet hebben met druk verkeer dat verloopt volgens de bepalingen van het verkeersreglement en waar de politie controle uitoefent?

De minister antwoordt dat ongevallen op privé-terreinen met voertuigen waarbij andere personen dan de bestuurders lichamelijke letsels oplopen, buiten de werkingssfeer van het voorgestelde artikel 29bis vallen omdat deze voertuigen in dat geval niet aan de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen onderworpen zijn.

Artikel 2, § 1, eerste lid, van deze wet bepaalt namelijk dat motorvoertuigen alleen tot het verkeer op « *de openbare weg en op terreinen die toegankelijk zijn voor het publiek of slechts voor een zeker aantal personen die het recht hebben om er te komen* », worden toegelaten indien de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe zij aanleiding kunnen geven, gedekt is door een verzekeringsovereenkomst die aan de bepalingen van deze wet voldoet en waarvan de werking niet is geschorst.

automoteurs, alternative au projet du Gouvernement prévoyant l'insertion d'un article 1385bis du Code civil.

Un autre membre déclare que l'exclusion des conducteurs et des ayants droit du bénéfice de l'indemnisation automatique ne le dérange pas. Les voitures automobiles sont des véhicules dangereux, même s'ils roulent à une vitesse relativement modérée. Si l'article 29bis A.A.O. renforce le sens de la responsabilité des conducteurs, la sécurité sur nos routes s'en trouvera améliorée.

Un membre rappelle qu'à la Commission de la Justice de la Chambre, le ministre s'est opposé à l'extension du champ d'application aux accidents survenus dans une propriété privée. Une disposition dans ce sens proposée par l'auteur de la proposition pourrait donner lieu à un grand nombre d'accidents « fictifs » (Doc. Chambre, 1993-1994, n° 1422/5, p. 9).

Le membre a des doutes quant à la réalité de ce risque. Cela voudrait dire que quelqu'un s'exposerait volontairement à un danger, courant le risque d'une lésion corporelle pouvant avoir la mort pour conséquence.

Quant au fond, il considère qu'il n'est pas souhaitable d'exclure du champ d'application de l'article 29bis en projet les accidents survenus sur un terrain privé en se fondant uniquement sur une déclaration faite par le ministre en Commission de la Justice de la Chambre.

Il faut se rendre compte que la notion de « domaine privé » est mal définie. Qu'en est-il, par exemple, des dancings industriels ou encore des grandes entreprises industrielles qui ont un réseau de routes à circulation dense, selon les règles de la circulation sous le contrôle de la police?

Le ministre répond que les accidents survenus sur terrains privés avec des lésions corporelles pour des personnes autres que les conducteurs n'entrent pas dans le champ d'application de l'article 29bis, parce que ces véhicules ne relèvent pas, dans cette hypothèse, de la loi du 21 novembre 1989 sur l'assurance obligatoire.

L'article 1^{er}, § 1^{er}, alinéa premier, dit textuellement que « les véhicules automoteurs ne sont admis à la circulation sur la voie publique, les terrains ouverts au public et les terrains non publics 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 un contrat d'assurance répondant aux dispositions de la présente loi et dont les effets ne sont pas suspendus ».

Hieruit kan worden afgeleid dat het begrip « privé-eigendom » in deze context een zeer restrictieve betekenis heeft.

Verkeersongevallen in benzinestations, op parkings van grootwarenhuizen, enz. worden dus eveneens door het voorgestelde artikel 29*bis* gedekt aangezien het over voor het publiek toegankelijke plaatsen gaat.

III. STEMMINGEN

De artikelen 1, 2 en 3 worden bij eenparigheid aangenomen door de 13 aanwezige leden.

Het wetsontwerp wordt in zijn geheel met dezelfde stemming goedgekeurd.

Vertrouwen werd geschonken aan de rapporteur voor de redactie van dit verslag.

De Rapporteur,
Johan WEYTS.

De Voorzitter,
Roger LALLEMAND.

On peut en déduire que, dans ce contexte, la notion de « propriété privée » a un sens très restrictif.

Les accidents de circulation survenant dans les stations-service, les parkings des grandes surfaces, etc., sont donc également couverts par l'article 29*bis*, puisqu'il s'agit de lieux accessibles au public.

III. VOTES

Les articles 1^{er}, 2 et 3 sont adoptés à l'unanimité des 13 membres présents.

Le projet dans son ensemble a été adopté par le même vote.

Confiance a été faite au rapporteur pour la rédaction du présent rapport.

Le Rapporteur,
Johan WEYTS.

Le Président,
Roger LALLEMAND.