

Loi belge du 21 novembre 1989 : l'art. 29bis/responsabilité objective sans faute : exemple de l'influence de la Loi Badinter à l'étranger.

En Belgique, depuis 1957, tous les véhicules automoteurs admis à la circulation sur la voie publique, doivent obligatoirement faire l'objet d'un contrat d'assurance couvrant la responsabilité civile pouvant découler de l'usage desdits véhicules et ce, en vertu d'une loi adoptée le 1^{er} juillet 1956. Cette loi, en ce qui concerne la responsabilité couverte par l'assurance obligatoire, n'apporte aucune innovation par rapport aux dispositions du code civil (articles 1382 et suivants). L'assureur du véhicule n'est donc tenu d'indemniser la personne lésée que dans la mesure où le conducteur du véhicule en question a commis une faute en relation de causalité avec le dommage subi par la victime. C'est à la victime qu'il incombe d'établir la preuve de la faute du conducteur et du lien de causalité entre cette faute et le dommage qu'elle a subi.

A l'occasion de la transposition de la 2^{ème} directive européenne sur l'assurance RC automobile, la loi de 1956 a été remplacée par une nouvelle loi, datée du 21 novembre 1989, toujours en vigueur bien qu'elle ait subi plusieurs modifications. Cette loi, lorsqu'elle fut adoptée, n'a pas modifié les principes retenus en 1956 en ce qui concerne la responsabilité couverte par le contrat d'assurance.

Cependant, directement influencés par les idées exprimées par le professeur TUNC, certains auteurs ont, bien avant l'adoption de la loi de 1989, publié des études dénonçant la situation défavorable dans laquelle se trouvaient certaines personnes lésées suite à un accident de la circulation routière. L'adoption en France de la loi du 5 juillet 1985, dite Loi BADINTER, a accentué le mouvement en faveur d'une réforme législative favorable à ces victimes. Il faudra néanmoins attendre une dizaine d'années avant qu'un texte proche de la Loi BADINTER ne soit adopté par le législateur belge. Il s'agit de la loi du 30 mars 1994, introduisant un art. 29bis dans la loi du 21 novembre 1989. Ce nouvel article a, depuis son adoption, été modifié à deux reprises, la dernière modification datant du 19 janvier 2001.

Voici, dans les grandes lignes, le système mis en place par l'art.29bis.

Qui peut bénéficier des dispositions de l'art.29bis ?

Toute victime, ainsi que ses ayants droit, ayant subi, suite à un accident de la circulation, un dommage résultant de lésions corporelles ou du décès, à l'exception du conducteur d'un véhicule automoteur. Ceci concerne donc les piétons, les cyclistes, les cavaliers, etc ... ainsi que les passagers d'un véhicule.

La loi précise ce qu'il faut entendre par « véhicule automoteur » : « *tout véhicule visé à l'article 1^{er} de la présente loi*¹ (c'est-à-dire la loi du 21 novembre 1989), à l'exclusion des fauteuils roulants automoteurs susceptibles d'être mis en circulation par une personne handicapée ». Suite à une modification de la loi, l'accident impliquant un véhicule lié à une voie ferrée, tombe également dans le champ d'application de l'art.29bis. Une autre précision concerne le dommage résultant de lésions corporelles² pris en considération : le dommage occasionné aux prothèses fonctionnelles (définies comme « les moyens utilisés par la victime pour compenser des déficiences corporelles », ce qui vise notamment les lunettes ou les appareils auditifs) est assimilé au dommage corporel. Par ailleurs, il est stipulé que la victime pourra obtenir le remboursement des dégâts occasionnés aux vêtements qu'elle portait au moment de l'accident.

Seul le conducteur d'un véhicule automoteur et ses ayants droits sont exclus du bénéfice de la loi. On notera cependant que ce conducteur rentre dans la catégorie des bénéficiaires lorsqu'il agit en tant qu'ayant droit d'une autre victime sauf s'il a causé intentionnellement les dommages de celle-ci.

Quelles sont les conditions d'application de l'art.29bis ?

1. Il faut que le dommage trouve son origine dans un accident de la circulation. La notion d'accident de la circulation n'est pas définie par la loi. Elle a été interprétée de manière très large par les juridictions belges qui se limitent à exiger que, au moment de l'accident, le véhicule impliqué se rattache d'une manière ou d'une autre à la circulation comme instrument de déplacement. Ainsi, il a été jugé qu'une passagère d'un véhicule, atteinte par une balle perdue, a été victime d'un accident de la circulation. A également été considéré comme un accident de la circulation, les blessures encourues par le passager d'un autocar dont le toit avait été perforé par des pierres jetées d'un pont surplombant la route par des auteurs restés inconnus. Par contre, ne sont pas considérés comme des accidents de la circulation les accidents où des véhicules automoteurs étaient utilisés en tant qu'instrument de travail et où les dommages n'ont pas été causés d'une manière qui est caractéristique des dommages provoqués par un véhicule dans la circulation.

Les accidents concernés doivent être survenus « *aux endroits visés à l'article 2 § 1^{er}* », c'est-à-dire 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. Les accidents survenus sur des terrains privés sont donc exclus.

¹ Par véhicules automoteurs, on entend : 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. Sont assimilés aux véhicules automoteurs, les remorques construites spécialement pour être attelées à un véhicule automoteur en vue du transport de personnes ou de choses et qui sont déterminés par le Roi.

² Le dommage résultant de lésions corporelles comprend notamment les frais médicaux, le dommage découlant de l'incapacité de travail ou de l'invalidité temporaire ou permanente, la perte de revenus, le dommage résultant de la diminution de la valeur économique, de même que le dommage par répercussion.

2. Il faut qu'un véhicule automoteur soit impliqué dans l'accident. La notion d'implication a été reprise de la loi BADINTER et l'interprétation qui lui est donnée en Belgique est très proche de celle qui prévaut en France. Cette notion n'implique ni faute quelconque liée à l'usage du véhicule, ni lien de causalité entre une faute et le dommage. Seule « une participation quelconque » à l'accident est exigée. « *La volonté du législateur a été de considérer un véhicule automoteur comme étant impliqué dans un accident à partir du moment où sa présence joue un rôle dans la genèse de l'accident, sans qu'il soit nécessaire de rechercher si son rôle aurait été actif ou passif, qu'il était en mouvement ou à l'arrêt, qu'il y ait eu un heurt physique ou non* »³. L'implication est une question de fait soumise à l'appréciation des juridictions. L'implication du véhicule sera prouvée lorsqu'il apparaît que sans le véhicule, l'accident ne se serait pas produit. Le véhicule est une condition nécessaire de l'accident.

Lorsque ces deux conditions sont réunies et si le dommage subi par la personne lésée résulte de l'accident⁴, celui-ci doit être réparé solidairement par les assureurs qui « *couvrent la responsabilité du propriétaire, du conducteur ou du détenteur des véhicules automoteurs (impliqués dans l'accident)* ». La loi précise que cette obligation d'indemnisation s'impose également « *si les dommages ont été causés volontairement par le conducteur* ». C'est donc l'assureur du véhicule impliqué qui est débiteur de l'indemnisation et pas la personne assurée. Si plusieurs véhicules sont impliqués dans le même accident, les différents assureurs sont tenus solidairement à la réparation, la personne lésée pouvant s'adresser à l'assureur de son choix. L'assureur qui a indemnisé la victime peut demander aux autres leur contribution, par parts égales. Par ailleurs, l'assureur est subrogé dans les droits de la victime contre tout tiers responsable du sinistre, y compris la victime bénéficiaire de l'art.29bis qui précise cependant que « *les indemnités versées en exécution du présent article ne peuvent faire l'objet de compensation ou de saisie en vue du paiement des autres indemnités dues à raison de l'accident de la circulation.* »

Les obligations mises à charge des entreprises d'assurance s'imposent également au fonds commun de garantie automobile pour tous les cas où il est amené à indemniser les personnes lésées sauf lorsque l'accident résulte d'un cas fortuit exonérant le conducteur du véhicule impliqué. Dans ce cas, l'assureur reste tenu. La même règle s'applique aux personnes qui, en vertu de la loi sur l'assurance de la responsabilité civile automobile, sont dispensées de l'obligation d'assurance.

La faute de la victime peut-elle lui être opposée par l'assureur du véhicule impliqué ?

³ Extrait d'un jugement du 29 février 2000 du tribunal de police de Bruxelles cité par D. de Callatay et N.Estienne, dans *Formation permanente CUP-Développements récents du droit des accidents de la circulation*, vol.52, 2002, p.136.

⁴ La preuve du lien causal entre l'accident et le dommage incombe à la victime.

Dans la première version de l'art.29bis, partiellement inspirée par la loi française⁵, il était prévu que la victime âgée de plus de 14 ans qui a commis une faute inexcusable ne pouvait se prévaloir des dispositions de la loi. Compte tenu des interprétations divergentes données à la notion de faute inexcusable par les tribunaux, une première modification est intervenue, précisant qu'étaient exclues du bénéfice de la loi les victimes ayant commis une faute inexcusable qui était la seule cause de l'accident, reprenant ainsi la terminologie de la loi française. Il était ajouté que pouvait uniquement être considérée comme faute inexcusable la faute volontaire d'une exceptionnelle gravité, exposant sans raison valable son auteur à un danger dont il aurait dû avoir conscience⁶. Enfin, une dernière modification, intervenue en 2001, a prévu qu'étaient seules exclues les victimes de plus de 14 ans qui ont voulu l'accident et ses conséquences. Seule donc la faute intentionnelle est opposable à la victime.

L'indemnisation de la personne lésée par l'assureur du véhicule impliqué doit-elle être effectuée dans le respect de certains délais ?

Contrairement à la loi française, l'art.29bis n'impose pas à l'assureur le respect de certains délais dans le cadre de l'indemnisation de la personne lésée. Cette situation a fait l'objet de différentes critiques de la part des organisations représentant les consommateurs et un projet de modification de la loi a été introduit au Parlement visant à prévoir de tels délais. Ce débat est cependant devenu sans objet lorsque le législateur belge a transposé la 4^{ème} directive européenne relative à l'assurance automobile⁷. En effet, cette directive prévoit que l'entreprise d'assurance (ou son représentant chargé du règlement des sinistres) est tenue d'adresser à la personne lésée une offre d'indemnisation motivée dans les trois mois de la présentation d'une demande d'indemnisation. La loi belge impose cette obligation aux assureurs pour tous les accidents survenus en Belgique (pour rappel, la 4^{ème} directive ne concerne que des accidents survenus sur le territoire d'un autre Etat membre que celui où la victime a sa résidence) en ce compris ceux pour lesquels l'art.29bis s'applique. Si cette obligation n'est pas respectée, *« l'assureur est tenu de plein droit au paiement d'une somme complémentaire, calculée au taux de l'intérêt légal sur le montant de l'indemnisation ou de l'avance offerte par l'entreprise d'assurance ou octroyée par le juge à la personne lésée, pendant un délai qui court du jour suivant l'expiration du délai de trois mois précité, jusqu'au jour suivant celui de la réception de l'offre par la personne lésée ou, le cas échéant, jusqu'au jour où le jugement ou l'arrêt par lequel l'indemnité est accordée est coulé en force de chose jugée. »* Lorsque, en fonction des raisons prévues par la loi, l'offre d'indemnisation n'est pas possible, l'assureur est alors tenu d'adresser une réponse motivée à la personne lésée dans un délai de trois mois à compter de la date à laquelle la personne lésée a présenté sa demande d'indemnisation. Si ce délai n'est pas respecté, l'assureur est tenu de plein droit au paiement d'une somme forfaitaire de 250€ par jour.

⁵ La loi française exclut les victimes qui ont commis une faute inexcusable, cause exclusive de l'accident ; une telle faute ne peut cependant être invoquée si la victime est âgée de moins de 16 ans ou de plus de 70 ans, ou si elle est atteinte d'une incapacité ou d'une invalidité d'au moins 80%.

⁶ Ceci correspondant à la définition de la faute inexcusable donnée par la Cour de cassation française (20 juillet 1987).

⁷ Loi du 22 août 2002 modifiant la loi du 21 novembre 1989.

L'art.29bis s'applique-t-il uniquement aux accidents survenus en Belgique ?

En principe, la réponse est positive. Cependant, la question s'est posée de savoir si l'art.29bis ne s'appliquait pas dans certaines situations particulières (comme par exemple celle où un seul véhicule immatriculé en Belgique est impliqué et où la victime était passagère dudit véhicule) visées par la Convention de La Haye relative à la loi applicable en matière d'accidents de la circulation du 4 mai 1971 dont la Belgique est signataire.

La Cour de cassation de Belgique a répondu à cette question dans un arrêt du 19 mars 2004. Elle a estimé que, bien que l'art.29bis ne constitue pas une règle de responsabilité mais un système d'indemnisation automatique du dommage corporel des victimes d'accidents de la circulation, détaché de toute idée d'une responsabilité quelconque du conducteur impliqué dans l'accident, celui-ci tombe dans le champ d'application de la convention de La Haye. Se référant à un arrêt du 4 février 1992 de la Cour de cassation française, la Cour de cassation de Belgique a considéré que la Convention de La Haye déterminait non seulement la loi applicable à la responsabilité civile mais également celle qui est applicable aux modalités et à l'étendue de la réparation, quel qu'en soit le fondement, à condition qu'il soit extracontractuel.

En conclusion, on peut dire que l'art. 29bis constitue un excellent exemple de l'influence de la loi BADINTER à l'étranger et ce malgré certaines différences qui peuvent être qualifiées de mineures : le système belge est plus favorable aux victimes dans la mesure où il s'applique également aux accidents provoqués par les véhicules circulant sur une voie ferrée et où seule la faute intentionnelle est opposable à la personne lésée. Par contre, les délais d'offre d'indemnisation imposés aux assureurs semblent moins contraignants qu'en France. On peut dire également que, comme dans son pays d'origine, cette nouvelle approche de l'indemnisation des victimes leur a été largement profitable et on peut regretter, à ce propos, que la proposition de la Commission européenne visant à étendre le système à l'ensemble de l'Union européenne n'ait pas été suivie lors de l'adoption de la 5^{ème} directive.

Annexe : Texte de l'art.29bis

Article 29bis

§1^{er}. [En cas d'accident de la circulation impliquant un ou plusieurs véhicules automoteurs aux endroits visés à l'article 2 § 1^{er}, et à l'exception des dégâts matériels et des dommages subis par le conducteur de chaque véhicule automoteur impliqué, tous les dommages subis par les victimes et leurs ayants droit et résultant de lésions corporelles ou du décès, y compris les dégâts aux vêtements, sont réparés solidairement par les assureurs qui, conformément à la présente loi, couvrent la responsabilité du propriétaire, du conducteur ou du détenteur des véhicules automoteurs. La présente disposition s'applique également si les dommages ont été causés volontairement par le conducteur.]

[En cas d'accident de la circulation impliquant un véhicule automoteur lié à une voie ferrée, l'obligation de réparer les dommages prévus à l'alinéa précédent incombe au propriétaire de ce véhicule.]

Les dommages occasionnés aux prothèses fonctionnelles sont considérés comme des lésions corporelles. [Il y a lieu d'entendre par prothèses fonctionnelles : les moyens utilisés par la victime pour compenser des déficiences corporelles.]

L'article 80 de la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurance s'applique à cette indemnisation. Toutefois, si l'accident résulte d'un cas fortuit, l'assureur reste tenu.

Les dispositions du présent article s'appliquent également aux accidents de la circulation,[au sens de l'alinéa 1^{er},] impliquant des véhicules automoteurs qui sont exemptés de l'obligation d'assurance en vertu de l'article 10 de la présente loi et dont les propriétaires ont fait usage de cette exemption. [Les victimes âgées de plus de 14 ans qui ont voulu l'accident et ses conséquences ne peuvent se prévaloir des dispositions visées à l'alinéa 1^{er} .]

Cette obligation d'indemnisation est exécutée conformément aux dispositions légales relatives à l'assurance de la responsabilité en général et à l'assurance de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs en particulier, pour autant que le présent article n'y déroge pas.

Modifié par la loi du 19/01/2001; entrée en vigueur le 03/03/2001)

§2. Le conducteur d'un véhicule automoteur et ses ayants droit ne peuvent se prévaloir du présent article, [sauf si le conducteur agit en qualité d'ayant droit d'une victime qui n'était pas conducteur et à condition qu'il n'ait pas causé intentionnellement les dommages.]

Modifié par la loi du 19/01/2001; entrée en vigueur le 03/03/2001)

§3. Il faut entendre par véhicule automoteur tout véhicule visé à l'article 1^{er} de la présente loi, à l'exclusion des fauteuils roulants automoteurs susceptibles d'être mis en circulation par une personne handicapée.

§4. L'assureur ou le Fonds Commun de Garantie Automobile sont subrogés dans les droits de la victime contre les tiers responsables en droit commun.

Les indemnités versées en exécution du présent article ne peuvent faire l'objet de compensation ou de saisie en vue du paiement des autres indemnités dues à raison de l'accident de circulation.

§5. Les règles de la responsabilité civile restent d'application pour tout en ce qui n'est pas régi expressément par le présent article.