

Verzekeringsrecht

29bisWAM-wet: een onuitputtelijke bron van betwistingen: stand van zaken (2001- 2005)

An DE GRAEVE
assistent K.U.Leuven

Bij wet van 30 maart 1994 (ondertussen reeds diverse keren gewijzigd, zie *infra*) werd de automatische vergoedingsregeling voor schade geleden door zwakke weggebruikers, weergegeven in artikel 29bis W.A.M.-wet, in het leven geroepen. Over deze regeling is reeds veel inkt gevloeid (zie bibliografie). Deze bijdrage behandelt de problematiek van de vergoedingsregeling bijgevolg niet van in het prille begin tot op heden. Er wordt enkel stil gestaan bij een aantal voor de praktijk interessante discussiepunten die in de rechtspraak sedert 2001 tot uiting komen. Om de betekenis ervan en het belang van de beslissingen duidelijk te stellen worden deze telkens kort gekaderd en geplaatst in de wettelijke regeling en bestaande rechtspraak.

I. Wetgeving

Laten we kort even de relevante wetgeving met betrekking tot artikel 29bis W.A.M.-wet in herinnering brengen. Bij wet van 30 maart 1994 werd artikel 29bis en 29ter ingevoerd in de wet van 21 november 1989 betreffende de verzekering van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid motorrijtuigen¹. Op 13 april 1995 verscheen de eerste reparatiewet al waarbij artikel 29bis W.A.M.-wet werd gewijzigd en artikel 29ter werd opgeheven². Bij wet van 19 januari 2001, in werking getreden op 3 maart 2001, werd het artikel nogmaals aangepast³. De laatste doorgevoerde wijzigingen kunnen als volgt worden samengevat:

1. de regeling van 29bis W.A.M.-wet wordt uitgebreid tot alle motorrijtuigen, inclusief deze gebonden aan spoorstaven
2. ongevallen op strikt privé-terrein zijn uitgesloten van de vergoeding op grond van artikel 29bis W.A.M.-wet
3. een bestuurder betrokken bij het ongeval heeft voortaan recht op vergoeding wanneer hij niet zelf persoonlijk gewond is doch schade lijdt als rechthebbende van een slachtoffer
4. het begrip "onverschoonbare fout" wordt geherformuleerd in de zin dat het slachtoffer dat ouder is dan 14 jaar geen recht op vergoeding heeft als bewezen is dat hij het ongeval en de gevolgen ervan heeft gewild
5. kledij schade wordt vergoed
6. er vindt een verduidelijking plaats in de zin dat het slachtoffer elke verzekeraar van een bij het ongeval betrokken voertuig mag aanspreken
7. het begrip "functionele prothese" wordt omschreven
8. het begrip "bestuurder" wordt toegevoegd aan artikel 48ter arbeidsongevallenwet van 1971 en aan artikel 14bis, §3 van de wet van 1967 betreffende arbeidsongevallen inde publieke sector

¹ Artikel 45 wet van 30 maart 1994 houdende sociale bepalingen, *B.S.* 31 maart 1994.

² Artikel 1 wet van 13 april 1995, *B.S.* 27 juni 1995.

³ Wet van 19 januari 2001 tot wijziging van diverse bepalingen betreffende de regeling inzake automatische vergoeding van de schade geleden door zwakke weggebruikers en passagiers van motorrijtuigen, *B.S.* 21 februari 2001.

9. de regeling geldt onverminderd wanneer de schade opzettelijk door de bestuurder werd veroorzaakt.

Voor de volledigheid dient opgemerkt te worden dat de wet van 22 augustus 2002⁴ die de omzetting beoogt van de vierde richtlijn motorrijtuigen duidelijk stelt dat de versnelde vergoedingsregeling eveneens van toepassing is op ongevallen waar 29bis W.A.M.-wet een rol speelt.

II. Openbare orde

Het is bekend dat het Hof van Cassatie beslist heeft dat artikel 29bis W.A.M.-wet de openbare orde raakt. In haar arrest van 17 mei 2000 oordeelde het Hof van Cassatie als volgt: *"De regeling van 29bis W.A.M.-wet beoogt de bescherming van de slachtoffers en hun rechthebbenden alsook de beperking van de kosten van het R.I.Z.I.V...Overwegende dat de appelrechters, te dezen, vaststellen dat eiser een beding van afstand van beroep heeft getekend met betrekking tot elke vorm van schade die hij tijdens de wedstrijd kon lijden, met inbegrip van de tijdens oefening, verkenning en tests geleden schade, en dat het ongeval zich vóór de wedstrijd, nl. tijdens de verkenning van het parcours heeft voorgedaan, en op grond hiervan oordelen dat eiser geen beroep kon doen op voormeld artikel 29bis W.A.M.-wet om van verweerster, verzekeraar burgerlijke aansprakelijkheid van de verweerder, de vergoeding van zijn lichamelijke schade te verkrijgen; dat aldus het bestreden vonnis die wetsbepaling schendt"*⁵. De bedingen waarbij deelnemers aan een autorally afstand doen van hun verhaal en die zouden afwijken van de rechtsprincipes betreffende de objectieve aansprakelijkheid zijn bijgevolg nietig.

Deze cassatie-rechtspraak wordt door de lagere rechtspraak gevolgd⁶. De Politierechter van Brussel expliciteerde eveneens dat artikel 29bis W.A.M.-wet de openbare orde raakt en dat de rechter die uitspraak moet doen over de vergoeding van slachtoffers van een verkeersongeval waarbij een motorrijtuig betrokken werd, deze wetsbepaling ambtshalve moet invoeren, zelfs indien de partijen hun vordering hierop niet hebben gesteund⁷. In een ander vonnis werd er op gewezen dat het openbare orde karakter betekent dat contractueel niet kan afgeweken worden van het vergoedingsrecht van de slachtoffers, maar dat dit geen beletsel vormt voor een overeenkomst tussen de verzekeraars van de betrokken voertuigen betreffende hun respectieve bijdrage in de vergoeding. Dergelijke overeenkomst kan door briefwisseling totstandkomen⁸.

⁴ Wet houdende diverse bepalingen betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, B.S. 17 september 2002

⁵ Cass. 17 mei 2000, R.W. 2000-01, 1056.

⁶ Pol. Turnhout 14 november 2000, R.W. 2001-02, 609-615. In graad van beroep op dit punt bevestigd door Rb. Turnhout 22 juni 2001, *onuitgeg.*

⁷ Pol. Brussel 17 september 2002, *Verkeersrecht* 2002, afl. 9, 359.

⁸ Pol. Gent 26 april 2004, *T.Vred.* 2004, afl. 6, 281.

III. Vergoedingsgerechtigden

§1. Slachtoffer en rechthebbenden

A. Definitie

Ieder slachtoffer en zijn rechthebbende zijn vergoedingsgerechtigden in de zin van artikel 29bis W.A.M.-wet. In artikel 29bis W.A.M.-wet is echter geen definitie terug te vinden van deze begrippen. Volgens het gemeen recht zou "slachtoffer" verwijzen naar degene die rechtstreeks schade lijdt terwijl rechthebbende degene is die persoonlijk schade lijdt door weerkaatsing en een eigen recht op vergoeding heeft ingevolge het overlijden of de lichamelijke letsels die het slachtoffer direct lijdt⁹.

B. Werkgever

In de rechtspraak zijn een aantal gevallen aan bod gekomen waarin de vraag rees in welke mate een werkgever een eigen recht kan doen gelden tot vergoeding van zijn schade op grond van artikel 29bis W.A.M.-wet. De Politierechter van Antwerpen besliste dat de B.V.B.A. die inkomstenschade heeft geleden ten gevolge van de lichamelijke letsels van haar zaakvoerder gerechtigd is vergoeding te vorderen op grond van artikel 29bis W.A.M.-wet¹⁰. In een andere zaak betrof het een publiekrechtelijke werkgever, de N.M.B.S., die schade had geleden naar aanleiding van een ongeval van één van haar ambtenaren. Ook daar werd artikel 29bis W.A.M.-wet toepasselijk verklaard. De Politierechter van Mechelen oordeelde in deze zaak als volgt: *"De overheid, in casu de NMBS kan schade lijden indien zij buiten haar wettelijke of statutaire verplichtingen aan haar ambtenaren-slachtoffers vergoedingen uitbetaalt. Er dient op gewezen te worden dat de omvang van de eigen vordering van de werkgever verder gaat dan deze op grond van het subrogatoir vorderingsrecht. De vordering voor eigen schade is in de regel voordeliger voor de werkgever. Bij de vaststelling van de eigen schade van de werkgever kan men in beginsel het volledige bedrag in aanmerking nemen van de uitgaven die hij heeft moeten doen zonder arbeidsprestaties te ontvangen: niet alleen de netto-wedde, maar ook de daarop verschuldigde bedrijfsvoorheffing, de werknemersbijdragen voor de sociale zekerheid, het pro rata van het vakantiegeld en de eindejaarspremie en eventueel ook andere toelagen"*¹¹.

⁹ C. VAN SCHOUWBROECK, "De vernieuwde vergoedingsregeling inzake verkeersongevallen met motorrijtuigen en recente rechtspraak betreffende de bepalingen inzake aansprakelijkheidsverzekering in de wet landverzekeringsovereenkomst", in X (ed.), *CBR Jaarboek 2000-2001*, Antwerpen, Maklu, 304.

¹⁰ Pol. Antwerpen 17 oktober 2001, *A.J.T.* 2001-02, afl. 38, 1001. Zie eveneens Pol. Aalst 25 september 2003, *De Verz.* 2005, 326-331.

¹¹ Pol. Mechelen 12 februari 2003, *T.A.V.W.* 2003, afl. 3, 223. Zie hieromtrent I. BOONE, "De eigen schade van de publiekrechtelijke werkgever", noot onder Cass.

C. Andere rechthebbenden

Een interessante zaak betreffende de vraag of andere dan werkgevers aanspraak kunnen maken op vergoeding vinden we terug in navolgend arrest. Het Hof van Cassatie heeft een vonnis van de Rechtbank van Eerste Aanleg van Antwerpen van 18 december 2000 hervormd. De feiten kunnen als volgt worden samengevat. Een man, gescheiden van zijn vrouw door middel van echtscheiding door onderlinge toestemming (E.O.T.), overlijdt naar aanleiding van een verkeersongeval. In de akte E.O.T. werd bepaald dat de ex-echtgenote recht had op alimentatie tot aan het overlijden van haar ex-echtgenoot. De Rechtbank van Eerste Aanleg besliste dat de ex-echtgenote op basis van de akte E.O.T. rechthebbende was doch dat zij deze hoedanigheid had verloren door het overlijden van haar ex-echtgenoot. Het Hof van Cassatie besliste als volgt: *"Een rechthebbende in de zin van artikel 29bis W.A.M.-wet heeft ten laste van de verzekeraar die de aansprakelijkheid dekt van het voertuig betrokken in het verkeersongeval een recht op vergoeding van de schade die het gevolg is van het overlijden van het slachtoffer. De omstandigheid dat tussen het slachtoffer van een verkeersongeval en diens echtgenoot bij een overeenkomst voorafgaand aan een E.O.T. is bedongen dat het overlijden van het slachtoffer een einde stelt aan de onderhoudsverplichting, heeft niet tot gevolg dat die echtgenoot zijn aanspraken verliest op vergoeding van de schade ten laste van de verzekeraar van de houder of eigenaar van het bij het verkeersongeval betrokken motorvoertuig waarop een rechthebbende in de zin van artikel 29bis, §1, W.A.M.-wet recht heeft"*¹².

§2. Bestuurder als rechthebbende

Huidig artikel 29bis § 2 W.A.M.-wet, reeds gewijzigd bij wet van 19 januari 2001, voorziet in een wettelijke uitsluiting die luidt als volgt: *"De bestuurder van een motorrijtuig en zijn rechthebbenden kunnen zich niet beroepen op de bepalingen van dit artikel, tenzij de bestuurder optreedt als rechthebbende van een slachtoffer dat geen bestuurder was en op voorwaarde dat hij de schade niet opzettelijk heeft veroorzaakt"*. De vroegere discussie over het feit of de bestuurder als rechthebbende van een slachtoffer kon optreden is hiermee door de wet van 19 januari 2001 beslecht. Een bestuurder kan bijgevolg aanspraak maken op vergoeding op basis van artikel 29bis W.A.M.-wet als hij optreedt als rechthebbende van een slachtoffer-niet-bestuurder en de schade niet opzettelijk heeft veroorzaakt.

De vraag rijst welk standpunt ingenomen wordt in zaken die dateren van vóór de inwerkingtreding van de wet van 19 januari 2001. We stellen vast dat er een tegenstrijdigheid in de uitspraken te vinden is. In een cassatiearrest (uitgesproken door de Franstalige kamer) van 9 januari 2004, beter bekend als het "verdwaalde kogelarrest", werd geoordeeld in de zin van de wet van 19 januari

10 april 2003, R.A.B.G. 2005, afl. 12, 1087-1096: die dit bevestigt doch zich afvraagt of dit wel overeenstemt met de ratio legis van artikel 29 bis die zou gelegen zijn in sociale bekommernis in plaats van economische bekommernis.

12 Cass. 12 februari 2004, V.A.V. 2004, afl. 3, 218.

2001. Het Hof van Cassatie oordeelde als volgt: "*De bestuurder is in de versie van artikel 29bis W.A.M. vóór de wijziging door de wet van 19 januari 2001 slechts van toepassing van dat artikel uitgesloten als het gaat om het herstel van schade voortvloeiend uit lichamelijke letsels die de bestuurder heeft ondergaan of uit diens overlijden. De bestuurder is dus niet uitgesloten als rechthebbende van een zwakke weggebruiker*"¹³. Een paar maanden later, meer bepaald op 17 juni 2004, velde het Hof van Cassatie (uitgesproken door de Nederlandstalige kamer) een volkomen andersluidend arrest met navolgende motivering: "*De appelrechters oordelen zonder schending van artikel 29bis, §2 W.A.M.-wet, in de versie zoals van kracht op 14 oktober 1995 datum van het betrokken verkeersongeval, dat eiseres als bestuurder geen vordering kan instellen op grond van artikel 29bis W.A.M.-wet voor de schade die zij heeft geleden door het overlijden van haar echtgenoot*"¹⁴. In dit laatste arrest stelt het Hof dat de wet van 30 maart 1994 en de wet van 13 april 1995 geen uitzonderingsregime voorzagen voor de bestuurder als rechthebbende en het Hof verwijst verder naar de parlementaire voorbereiding waaruit volgens het Hof blijkt dat de wetgever de bestaande toestand heeft willen wijzigen en een mogelijkheid tot vergoeding van de bestuurder heeft willen invoeren. JOCQUE en GRAULUS bekritiseren dit en stellen dat de wetgever enkel heeft verwezen naar een geldende interpretatie van het bewuste artikel zonder deze interpretatie tot de zijne te maken¹⁵.

Tot slot nog even stilstaan bij een uitspraak van de Politierechter van Turnhout die moest oordelen over de eis van een moeder-rechthebbende van een foetus van 14 weken (zij was eveneens bestuurder van het voertuig betrokken in het ongeval op 20 december 2000) die op grond van artikel 29bis W.A.M.-wet een vordering instelde tegen de verzekeraar tot het bekomen van schadeloosstelling wegens een miskraam ten gevolge van dit ongeval. De Politierechter oordeelde dat een 14 weken oude foetus, als niet levensvatbaar wezen, niet kan beschouwd worden als een zwakke weggebruiker die het slachtoffer is geweest van een verkeersongeval waarop artikel 29bis WAM toepassing vindt¹⁶.

¹³ Cass. 9 januari 2004, *De Verz.* 2004, afl. 3, 481; *T. Strafr.* 2004, afl. 6, 358, noot G. JOCQUE; *V.A.V.* 2004, 393; *N.J.W.* 2004, 410. Zie in dezelfde zin: Pol. Brugge 20 januari 2005, A.R. nr. 04A73, De Spiegelaere, Lanckriet, Verhelle/ NV KBC Verzekeringen en NV AGF Belgium Insurance, *onuitgeg.*; Pol. Brugge 21 februari 2005, A.R. nr. 03A89, Declercq, Kinsabil/NV FIDEA, *onuitgeg.*

¹⁴ Cass. 17 juni 2004, *V.A.V.* 2004, afl. 5, 397, noot G. JOCQUE; *De Verz.* 2005, 492-496, noot P. GRAULUS.

¹⁵ P. GRAULUS, "Artikel 29bis WAM: de bestuurder als rechthebbende vóór de wijziging van 19 januari 2001: duidelijkheid graag" (noot onder Cass. 17 juni 2004), *De Verz.* 2005, 495-496; G. JOCQUE, "Vergoeding van de bestuurder als rechthebbende van een rechtstreeks slachtoffer" (noot onder Cass. 17 juni 2004), *V.A.V.* 2004, afl. 5, 401-403.

¹⁶ Pol. Turnhout 30 september 2003, *De Verz.* 2004, afl. 2, 326, noot J. MUYLDERMANS; *R.W.* 2004-05, afl. 27, 1073.

§3. Bestuurder zelf uitgesloten

A. Bestuurder uitgesloten

Het Hof van Cassatie heeft nogmaals bevestigd dat de bestuurder van vergoeding voor schade ingevolge aan hem toegebrachte lichamelijke letsels, uitgesloten blijft. Het Hof besliste: *"De bestuurder van een bromfiets klasse A die het slachtoffer is van een verkeersongeval en zijn rechthebbenden kunnen zich niet beroepen op artikel 29bis W.A.M.-wet teneinde van de verzekeraar die de aansprakelijkheid dekt van de eigenaar, de bestuurder of de houder van een ander motorrijtuig dat betrokken is bij het verkeersongeval, vergoeding te verkrijgen voor de schade voortvloeiend uit lichamelijke letsels of het overlijden van de bestuurder van de bromfiets"*¹⁷.

B. Bestuurder

1. Eigen en enge definitie

Het belang van een eenduidige interpretatie van het begrip bestuurder is evident¹⁸. Gelet op het uitzonderingsprincipe dient aan dit begrip bestuurder een enge en eigen definitie te worden gegeven, die verschilt van artikel 3 W.A.M.-wet waar een ruime definitie wordt gehanteerd aangezien het uitgangspunt daar is de verzekerde te beschermen¹⁹. Uit de rechtspraak blijkt dat het manipuleren van het stuurwiel en de pedalen alsmede de effectieve controle uitvoeren over het voertuig, doorslaggevende elementen zijn om uit te maken of iemand als bestuurder kan bestempeld worden.

In een zaak voorgelegd aan de Politierechter van Luik had een man zijn voertuig verlaten om hulp te bieden aan een bestuurder betrokken in een verkeersongeval. Deze man wordt op zijn beurt door zijn eigen voertuig aangereden nadat dit was geraakt door een ander voertuig. De Politierechter kende de vordering op grond van artikel 29bis W.A.M.-wet toe om navolgende redenen: *"De bestuurder is de persoon die het voertuig bestuurt op het ogenblik van het ongeval, d.w.z. diegene die op dat moment er de effectieve controle op uitoefent zonder dat noodzakelijk geëist wordt dat hij de bestuurszetel bezet. Is geen bestuurder diegene die zich van zijn voertuig verwijdt en nog niet plaats nam achter het stuur"*²⁰. De rechtbank stelde verder dat de strafrechtelijke veroordeling van de man in zijn hoedanigheid van artikel 3 W.A.M.-wet niet belette dat hij door zijn voertuig te verlaten, in het kader van artikel 29bis de hoedanigheid van voetganger verkreeg.

¹⁷ Cass. 10 april 2003, *R.G.A.R.* 2005, afl. 2, nr. 13.957; *Verkeersrecht* 2003, afl. 8, 280.

¹⁸ C. VAN SCHOU BROECK, "De vernieuwde vergoedingsregeling inzake verkeersongevallen met motorrijtuigen en recente rechtspraak betreffende de bepalingen inzake aansprakelijkheidsverzekering in de wet landverzekeringsovereenkomst", in X (ed.), *CBR Jaarboek 2000-2001*, Antwerpen, Maklu, 307.

¹⁹ C. VAN SCHOU BROECK, *l.c.*, 307.

²⁰ Pol. Luik 20 september 2001, *R.G.A.R.* 2002, 13.621, noot N. ESTIENNE.

In een andere zaak werd gewezen op het feit dat de bestuurder van een voertuig niet als zwakke weggebruiker kan worden beschouwd, doch hij zijn hoedanigheid niet meer heeft wanneer hij niet langer de macht over het voertuig uitoefent om het te doen bewegen en het een bepaalde richting uit te sturen²¹.

De Politierechter van Brugge oordeelde dat de persoon die bij het uitstappen uit de verreiker door zijn knie zakte, geen bestuurder was maar het slachtoffer van een verkeersongeval dat in aanmerking komt voor vergoeding in toepassing van artikel 29bis W.A.M.-wet²². In een verkeersongeval waarbij een kind een voertuig uit een garage had geduwd en het wegbollend voertuig had proberen tegen te houden, werd beslist dat dit kind geen bestuurder van dit voertuig was zoals bedoeld in artikel 29bis WAM 1989²³. De Politierechter van Charleroi besloot dat door aan te voeren dat een persoon de hoedanigheid van bestuurder behoudt wegens het korte tijdsverloop tussen het ogenblik waarop hij uit zijn voertuig stapt en datgene waarop hij gewond raakt, men een voorwaarde van tijd toevoegt die niet in de wettekst is bepaald en aldus aan het begrip bestuurder een extensieve interpretatie geeft die strijdig is met de beginselen van de restrictieve aard van de wetbepalingen²⁴.

Als grensgeval zou volgende uitspraak kunnen dienen: *"Als een bestuurder van een motorrijtuig is aan te merken degene die een motorrijtuig in beweging brengt door de handrem te ontspannen of de contactsleutel om te draaien, zelfs zonder de motor effectief te starten. Het feit dat X nog niet op de bromfiets zat, maar er nog naast stond, waarop de bromfiets vooruitschoot, belet niet dat hij verzekeringstechnisch wel degelijk moet beschouwd worden als een bestuurder"*²⁵.

2. Bestuurder en verkeersongeval in opeenvolgende fasen

Er blijft nog onduidelijkheid over de juiste inhoud van het begrip bestuurder in die situatie waarin een verkeersongeval zich voordoet in chronologisch opeenvolgende fasen: blijft men de hoedanigheid van bestuurder behouden of kan men deze hoedanigheid verliezen?

In grote lijnen werden volgende standpunten ingenomen: sommigen argumenteren dat de hoedanigheid van bestuurder in de loop van het ongeval niet kan

-
- 21 Pol. Verviers 6 oktober 2003, *J.L.M.B.* 2004, afl. 3, 133 waarin eveneens een merkwaardige redenering wordt weergegeven: "aangezien de autoaansprakelijkheidsverzekering een aansprakelijkheidsverzekering blijft, kunnen de speciale dekkingen ten bate van de zwakke weggebruikers maar uitwerking hebben indien de schadeveroorzaker en het slachtoffer twee verschillende personen zijn; Dit is niet het geval wanneer een buschauffeur zich bij het uitstappen kwetst en bij het ongeval geen enkel ander voertuig was betrokken". Zie eveneens i.v.m. definitie van bestuurder: Pol. Luik 16 september 2004, *J.L.M.B.* 2005, afl. 2, 75, noot T. PAPART.
 - 22 Pol. Brugge 7 juni 2005, A.R. nr. 03A668, Federale Verzekeringen/Mercator Verzekeringen, *onuitgeg.*
 - 23 Pol. Brugge 29 april 2004, *V.A.V.* 2004, afl. 6, 529.
 - 24 Pol. Charleroi 19 februari 2004, *J.L.M.B.* 2005, afl. 2, 75.
 - 25 Pol. Brugge 18 april 2002, *R.W.* 2003-2004, 875-878.

veranderen maar dat wel moet worden onderzocht of, rekening houdende met de tijdsperiode tussen de gebeurtenissen in de concrete feitelijke omstandigheden, geen twee opeenvolgende ongevallen kunnen worden onderscheiden. Andere gaan uit van de mogelijke invloed van de kinetische energie op het slachtoffer²⁶. VAN SCHOUBROECK stelt volgende oplossing voor, gebaseerd op Nederlandse rechtspraak van de Hoge Raad. Ten eerste kan de bestuurder die in het verloop van het ongeval uit het voertuig wordt geslingerd of van de moto wordt gekatapulteerd, aanspraak maken op vergoeding krachtens artikel 29bis W.A.M.-wet²⁷. Deze stelling wordt gevolgd door de Politierechter van Veurne die oordeelde dat artikel 29bis §1 W.A.M.-wet toepasselijk is op een automobilist die uit het voertuig geslingerd is, hierbij ernstig gekwetst werd, en werd overreden door het voertuig van een andere automobilist²⁸. De tweede situatie is deze waarin de bestuurder van het motorrijtuig zich op geen enkel ogenblik gedurende het hele verloop van het ongeval buiten het motorrijtuig bevindt. De bestuurder die na een eerste aanrijding gekneld zit in zijn voertuig en opnieuw wordt aangereden zonder het stuurwiel noch de pedalen te manipuleren, kan overeenkomstig de hoger reeds besproken meerderheidsstelling in de rechtspraak niet langer als bestuurder worden beschouwd²⁹.

§4. Bewijslast

Daar de hoedanigheid van bestuurder voor de toepassing van artikel 29bis W.A.M.-wet zo belangrijk is, rijst onvermijdelijk de vraag op wie de bewijslast van de hoedanigheid van bestuurder rust. In een zaak waarin uit geen enkel element kon afgeleid worden wie nu bestuurder en passagier was op het ogenblik van het verkeersongeval, oordeelde de Politierechter van Turnhout dat de uitsluiting van de bestuurder in artikel 29bis W.A.M.-wet een exceptie is. Aangezien de verzekeraar deze exceptie inroep, is het de verzekeraar die moet bewijzen wie bestuurder is³⁰. Deze uitspraak werd echter in graad van beroep hervormd waar geoordeeld werd dat de bewijslast ligt bij degene die schadevergoeding claimt³¹. Deze laatste stelling wordt bijgetreden door Politierechtbank van Brugge. In een uitvoerig gemotiveerd vonnis oordeelde de Politierechter als volgt: *"De toepassingsvoorwaarden van artikel 29bis W.A.M. 1989 zijn rechtsfeiten, waarvan het slachtoffer het bewijs moet leveren. Er bestaat derhalve geen wettelijk vermoeden dat elk slachtoffer een passagier/niet-bestuurder is tenzij het tegendeel wordt bewezen door de aangesproken verze-*

26 Voor een uitgebreide analyse van deze standpunten zie: C. VAN SCHOUBROECK, *l.c.*, 308-309.

27 C. VAN SCHOUBROECK, *l.c.* 310

28 Pol. Veurne 4 maart 2004, *T.G.R.* 2004, afl. 3, 248.

29 C. VAN SCHOUBROECK, *l.c.*, 310.

30 Pol. Turnhout 3 juni 1999, *R.W.* 1999-00, 1065-1069, noot C. VAN SCHOUBROECK

31 Rb. Turnhout 22 juni 2001, *onuitgeg.*

keraar. Wie aanspraak maakt op de automatische vergoeding dient meteen en gelijktijdig te bewijzen dat hij niet de bestuurder was"³².

Ter ondersteuning van de stelling³³ dat artikel 29bis W.A.M.-wet steunt op een "weerlegbaar" vermoeden van hoedanigheid van niet-bestuurder, kan verwezen worden naar de rechtspraak van het Hof van Cassatie inzake de verdeling van de bewijslast tussen verzekeraar en verzekerde en het daarbij gemaakte onderscheid tussen enerzijds uitsluiting van verzekeringsdekking en anderzijds verval van waarborg. De opvatting van het Hof van Cassatie is dat *"de verzekerde die jegens zijn verzekeraar doet gelden dat hij recht heeft op een betaling, niet enkel de schade moet bewijzen, maar ook de gebeurtenis die daartoe aanleiding gaf, en aantonen dat het verzekeringscontract wel degelijk in dat schadegeval voorziet en het niet uitsluit"*³⁴.

IV. Voorwaarden voor de toekenning van de vergoeding

Om aanspraak te kunnen maken op een vergoeding op grond van artikel 29bis W.A.M.-wet moet het slachtoffer bewijzen dat hij schade heeft geleden naar aanleiding van een verkeersongeval waarbij een motorrijtuig betrokken is. We zullen vervolgens stil staan bij de begrippen "motorrijtuig", "betrokken" en "verkeersongeval".

§1. Motorrijtuig

Huidig artikel 29bis §3 W.A.M.-wet definieert het begrip motorrijtuig als volgt: *"Onder motorrijtuig moet worden verstaan ieder voertuig bedoeld in artikel 1 van deze wet met uitzondering van rolstoelen met een eigen aandrijving die door gehandicapten in het verkeer kunnen worden gebracht."*

Artikel 1 W.A.M.-wet bepaalt dat motorrijtuigen: *"rij-of voertuigen zijn, bestemd om zich over de grond te bewegen en die door een mechanische kracht kunnen worden gedreven, zonder aan spoorstaven te zijn gebonden"*.

³² Pol. Brugge 17 februari 2003, *R.W.* 2004-05, afl. 38, 1512, *V.A.V.* 2004, afl. 3, 247. Zie eveneens Pol. Brugge 15 oktober 2002, *De Verz.* 2003, afl. 4, 774, noot J. BOGAERT, *R.W.* 2004-05, afl. 1, 32.

³³ Zie hieromtrent B. DUBUISSON, «Le champ d'application de la loi dans le temps et dans l'espace. L'exclusion du conducteur », in *Cinq années d'application de la loi sur l'indemnisation des usagers faibles de la route. Analyse de jurisprudence inédit*, Verslagboek van het Colloquium georganiseerd door Département des Recyclages en Droit des Facultés Saint-Louis en D.E.S. en Droit et économie des Assurances de l'Université Catholique de Louvain te Brussel, 1 februari 2001, p.24, nr. 28.

³⁴ C. VAN SCHOU BROECK, *l.c.*, 311. Cass. 5 januari 1995, *Arr.Cass.* 1995, 19; *R.W.* 1995-96, 29; *J.L.M.B.* 1996, 336 en *De Verz.* 1996, 605. Zie eveneens Cass. 7 juni 2001, *Arr. Cass.* 2001, afl. 6, 1111; *Pas.* 2001, afl. 7-8, 1078; *R.C.J.B.* 2003, afl. 1, 5, noot FONTAINE, M.; *R.W.* 2001-02, 890, noot JOCQUE, G. waarin het Hof beslist dat krachtens artikel 1315, lid 2 B.W. op de verzekeraar de bewijslast rust van opzet (artikel 16 Verzekeringwet van 1874) in hoofde van de verzekerde.

Zoals bekend, oordeelde het Arbitragehof bij arrest van 15 juli 1998 dat de niet-toepassing van artikel 29bis W.A.M.-wet op een verkeersongeval waar spoorvoertuigen (in casu trams) bij betrokken zijn, een schending van artikel 10 en 11 G.W. uitmaakt³⁵. Om een einde te maken aan de controverse omtrent de toepasselijkheid van vergoedingsregeling op trams en treinen, heeft de wetgever in 2001 een wettelijke uitbreiding geformuleerd. De huidige formulering blijft evenwel op enkele punten aanleiding geven tot rechtsonzekerheid. Artikel 29bis §1, lid 1 verwijst naar een verkeersongeval waarbij een motorrijtuig betrokken is. 29bis §1, lid 2 duidt aan wie vergoedingsplichtig is bij een verkeersongeval waarbij een motorrijtuig betrokken is dat aan spoorstaven gebonden is. 29bis §3 geeft een definitie van motorrijtuig (zie supra). Deze definitie verwijst naar artikel 1 W.A.M.-wet dat stelt dat het begrip motorrijtuigen omvat "alle motorrijtuigen met uitzondering evenwel van de motorrijtuigen die aan spoorstaven gebonden zijn". Deze laatste definitie is blijkbaar niet aangepast. Indien men op grond van een strikte lezing van de definitie van motorrijtuig in artikel 29bis § 3 zou oordelen dat dit begrip niet verwijst naar de motorrijtuigen die aan spoorstaven zijn gebonden, zou dit impliceren dat de bestuurder van de trein en de tram evenmin zouden kunnen beschouwd worden als bestuurder van een motorrijtuig in de zin van artikel 29bis §2 die geen aanspraak kan maken op de toepassing van de vergoedingsregeling. VAN SCHOUBROECK merkt op dat de wetgever geen (nieuwe) discriminatie heeft willen invoeren tussen enerzijds de bestuurder van een spoorvoertuig en anderzijds de bestuurder van een motorrijtuig dat niet aan spoorstaven is gebonden³⁶.

Na de inwerkingtreding van de gewijzigde bepaling bij wet van 19 januari 2001 werden nog enkele zaken beslecht op basis van de oorspronkelijke bepaling. De Politierechter van Mechelen diende te oordelen over de al dan niet toepasselijkheid van artikel 29bis W.A.M.-wet in een zaak waarbij een minderjarige onvoorzichtig de spoorbedding van een kusttram had overgestoken. De Lijn betwistte de toepassing van artikel 29bis W.A.M.-wet omdat het ongeval zich voordeed met een spoorvoertuig dat zich in een eigen, aparte bedding afgescheiden van de rijbaan voortbewoog. De Politierechter oordeelde: "*Sedert het arrest van het Arbitragehof van 15 juli 1998 is artikel 29bis W.A.M. 1989 ook van toepassing op een verkeersongeval met een spoorvoertuig. De omstandigheid dat de kusttram in een eigen, aparte bedding, afgescheiden van de rijbaan voortbeweegt sluit de toepassing van deze bepaling niet uit*"³⁷. Ook het Arbitragehof heeft uitspraak gedaan over een prejudiciële vraag gesteld door de Politierechter van Ieper in verband met de toepasselijkheid van artikel 29bis W.A.M.-wet op verkeersongevallen met treinen waarbij een 13-jarig slachtoffer op 5 augustus 1998 op een spoorwegovergang werd gevat door een trein en ter plaatse overleed. Het Arbitragehof besliste als volgt: "*Het Hof zegt voor recht dat artikel 29bis W.A.M.-wet, zoals dit gold voor de uitbreiding in wet van 19 januari 2001, de artikelen 10 en 11 GW schendt, in zoverre het treinen uitsluit van het stelsel van de vergoeding waarin het voorziet wanneer zij van de openbare weg gebruik maken of de openbare weg geheel of gedeeltelijk*

³⁵ Arbitr. 15 juli 1998, B.S. 13 oktober 1998, 34065; T.B.H. 1995, 652.

³⁶ C. VAN SCHOUBROECK, l.c., 313.

³⁷ Pol. Mechelen 4 december 2002, R.G.A.R. 2003, afl. 9, nr. 13.781.

kruisen en in zoverre het in die gevallen niet in een vergoedingsplichtige voorziet"³⁸.

§2. Betrokken motorrijtuig

A. Ruime interpretatie – geen causaliteit

Een volgende toepassingsvoorwaarde heeft betrekking op een motorrijtuig, al dan niet aan spoorstaven gebonden, dat "betrokken" is bij het verkeersongeval. Aan dit begrip moet een ruime interpretatie worden gegeven. Het motorrijtuig is een aanknopingspunt. De meerderheid van de rechtsleer en de rechtspraak stelt dat een voertuig betrokken is ofwel wanneer er een contact is geweest met het slachtoffer, ofwel, zelfs bij gebreke aan contact, wanneer het voertuig een rol gespeeld heeft bij het tot stand komen of bij de gevolgen van het ongeval. Het begrip "betrokkenheid" mag niet gelijkgesteld worden met het begrip "causaliteit": de vraag of het ongeval veroorzaakt werd door het motorrijtuig, is bijgevolg niet relevant³⁹.

Af en toe duiken toch nog enkele beslissingen op waar het oorzakelijk verband de kop opsteekt. Zo oordeelde de Politierechter van Brugge: *"Een voertuig dat op de openbare weg is gestationeerd, neemt deel aan het verkeer. De W.A.M.-verzekeraar dekt de burgerlijke aansprakelijkheid van de bestuurder en van degene die in het voertuig wordt vervoerd, op voorwaarde dat er een oorzakelijk verband is tussen het betrokken motorrijtuig en het ongeval. Omdat te dezen het ongeval werd veroorzaakt door een minderjarig passagier, die onverhoeds en onbesuisd plots voor de neus van een bromfietser het voertuig verliet en het fietspad overstak, is het ongeval te wijten aan een overtreding van de in artikel 28 van de wegcode opgenomen verbodsbepaling betreffende het openen van een portier, wat een duidelijke betrokkenheid van het voertuig onderstelt"*⁴⁰. De Politierechter van Mechelen daarentegen maakt gewag van een "noodzakelijke voorwaarde": *"Er is betrokkenheid in de zin van artikel 29bis WAM-wet wanneer een motorrijtuig een noodzakelijke voorwaarde uitmaakt bij de totstandkoming van het schadegeval. Wanneer een voertuig stilstaat*

³⁸ Arbitragehof 10 december 2003, *De Verz.* 2004, afl. 3, 464, noot J. MUYLDERMANS. Zie eveneens omtrent dit arrest: C. IDOMON, "Treinongevallen: bevoegdheid van de politierechtbank en toepassing van art. 29bis W.A.M.-wet" (noot onder Pol. Mechelen 17 september 2004), *R.W.* 2005-2006,356-359 die van oordeel is dat artikel 29bis van toepassing is op ongevallen met spoorvoertuigen ongeacht de plaats waar dit ongeval zich voordoet en dus ook voor treinongevallen die zich voordoen op een plaats waar de trein in eigen bedding rijdt en het antwoord van D. SIMOENS hierop: *R.W.* 2005-2006, 914 die dit laatste betwist waarop C. IDOMON een wederantwoord heeft geformuleerd: *R.W.* 2005-2006, 915. Zie omtrent deze discussie eveneens C. VAN SCHOUBROECK, *l.c.*, 311-313. Zie eveneens Pol. Brugge 25 november 2004, A.R. nr. 2000/5075, LCM/NMBS, *onuitgeg.*: "De NMBS kan op grond van artikel 29bis WAM-wet, in de versie van kracht op datum van het ongeval 27 augustus 1998 rechtstreeks worden aangesproken tot vergoeding van het slachtoffer dat schade lijdt bij het opstappen op een treinstel in het station."

³⁹ C. VAN SCHOUBROECK, *l.c.*, 314.

⁴⁰ Pol. Brugge 3 september 2002, *R.W.* 2003-04, 473-475.

moet bewezen worden dat dit voertuig een zekere rol heeft gespeeld bij de totstandkoming van het verkeersongeval"⁴¹.

B. Concrete toepassing

Het begrip "betrokken motorrijtuig" werd in volgende uitspraken als volgt toegepast: "de betrokkenheid van een motorrijtuig bij een verkeersongeval impliceert dat dit voertuig één of andere rol moet hebben gespeeld of is tussengekomen bij de totstandkoming van het verkeersongeval"⁴²; "om een voertuig te kunnen beschouwen als "betrokken" in de zin van artikel 29bis W.A.M. 1989 moet dat voertuig door zijn loutere aanwezigheid een rol gespeeld hebben in het ongevalsgebeuren."⁴³; "een motorrijtuig is betrokken in de zin van artikel 29bis WAM-wet zodra het een rol, actief of passief, heeft gespeeld in de totstandkoming van het ongeval, zodanig dat, zonder dat voertuig, het ongeval zich niet of niet op dezelfde manier zou hebben voorgedaan. Wanneer een voetganger als het ware verborgen is achter een autobus, waardoor de bestuurder van de aanrijdende motorfiets haar maar op het laatste moment heeft gezien, heeft die autobus een rol gespeeld in het ongevalsgebeuren en is die autobus betrokken motorrijtuig"⁴⁴; "wanneer de aanwezigheid van een bromfiets tijdens zijn inhaalbeweging een fietser belet uit te wijken, waardoor deze aanrijdt tegen een kruiwagen die deels op het fietspad staat, is deze bromfiets een betrokken motorrijtuig in de zin van artikel 29bis W.A.M.-wet"⁴⁵; "een voertuig is betrokken motorvoertuig in de zin van artikel 29bis WAM 1989 wanneer de bestuurder van het voertuig rechts afslaat op de weg die een fietser moet dwarsen, en als de fietser, omdat het voertuig haar de weg afsnijdt en om niet tegen het voertuig aan te rijden, uit alle macht remt, waardoor ze over kop gaat"⁴⁶; "wanneer er fysiek contact is tussen het slachtoffer en het voertuig in beweging, dan kan bezwaarlijk geopperd worden dat het voertuig niet "betrokken" was. De mogelijkheid voor eerste appellante (de burgerlijke aansprakelijkheidsverzekeraar van de bestuurder) om aan haar betalingsplicht overeenkomstig artikel 29bis W.A.M.-wet te ontsnappen zou erin bestaan dat zij aantoonde dat de schade die geïntimeerden hebben opgelopen niet toerekenbaar is aan het verkeersongeval. Dat zou het geval zijn geweest wanneer de dood van X reeds zou zijn ingetreden op het ogenblik van de aanrijding tussen de Land Rover van tweede appellant en de fiets van X. Zoals reeds bij de beoordeling van de eerste grieven vastgesteld, zijn er evenwel geen voldoende objectieve gegevens voorhanden om met zekerheid te kunnen vaststellen dat de dood van X reeds voor de aanrijding zou zijn ingetreden"⁴⁷; In casu blijkt uit de verklaring van zowel bestuurder als de getuige dat het voertuig betrokken was in het verkeersongeval, vermits appellante met haar fiets ingehaald werd door de

41 Pol. Mechelen 30 april 2003, *Verkeersrecht* 2003, afl. 7, 230.

42 Pol. Antwerpen 24 januari 2001, *Verkeersrecht* 2002 afl. 1, 10.

43 Pol. Verviers 24 september 2001, *T. Vred.* 2002, afl. 6-7, 345.

44 Pol. Brugge 7 februari 2002, *R.W.* 2003-04, afl. 5, 192. Zie ook Pol. Brugge 16 september 2004, *T.G.R.* 2004, afl. 4, 306.

45 Pol. Gent 3 juni 2002, *R.W.* 2003-04, afl. 26, 1033.

46 Pol. Turnhout 10 september 2002, *R.W.* 2003-04, afl. 34, 1354.

47 Pol. Brugge 25 mei 2001, *onuitgeg.*

Jeep met aanhangwagen. De uitvoering van een inhaalmaneuver veronderstelt de aanwezigheid van een in te halen weggebruiker, in casu appellante. Onmiddellijk na het uitvoeren van het inhaalmaneuver, kwam appellante ten val met haar fiets. ..De aanwezigheid van de Jeep met aanhangwagen heeft dus duidelijk een zekere rol gespeeld in de totstandkoming van het ongeval ook al is de aanraking tussen beide voertuigen niet bewezen"⁴⁸.

In een aantal gevallen werd geen betrokkenheid van het motorrijtuig weerhouden. Zo kan men lezen in een vonnis van de Politierechter van Aalst dat het niet is omdat een voetganger oversteekt tussen een file stilstaande voertuigen dat al deze voertuigen betrokken zijn bij het verkeersongeval⁴⁹. Een onuitgegeven vonnis van de Rechtbank van Eerste Aanleg van Brugge motiveert als volgt: *"Het is derhalve vereist dat het geparkeerde voertuig actief of passief betrokken is. In casu was er geen actieve betrokkenheid vermits er geen contact was tussen het voertuig en het slachtoffer. Evenmin was er passieve betrokkenheid vermits de plaats van het geparkeerde voertuig niet van aard was om het verkeer te hinderen. Het ongeval heeft zich uitsluitend voorgedaan omdat een voetganger zich op de rand van het fietspad bevond. De reden waarom die voetganger zich daar bevond (in casu het afsluiten van zijn voertuig) doet niets terzake. Het ongeval zou zich immers op dezelfde wijze hebben voorgedaan moest een voetganger om een andere reden op dezelfde plaats aanwezig zijn geweest"*⁵⁰. Deze uitspraak is echter in strijd met de meerderheid van de rechtspraak die in dergelijke gevallen wel betrokkenheid van het motorrijtuig aanvaardt⁵¹.

De Politierechter van Gent besliste als: *"Wanneer een fietser klem geraakt in tramsporen en vervolgens tegen een reglementair geparkeerd motorrijtuig terecht komt, heeft dit laatste geen rol gespeeld bij de totstandkoming van het ongeval temeer daar niet wordt aangetoond dat de fietser geen schade zou hebben gehad indien het motorrijtuig er niet had gestaan"*⁵². Deze uitspraak is echter voor kritiek vatbaar gelet op het feit dat vereist is dat het geparkeerd voertuig een rol heeft gespeeld bij "het ongeval", hetgeen in casu wel degelijk het geval is en niet bij "de totstandkoming van het ongeval".

Het staat buiten kijf dat meerdere voertuigen betrokken kunnen zijn. In een zaak voorgelegd aan de Rechtbank van Eerste Aanleg te Luik lagen volgende feiten aan de grondslag: Een verstokte alcoholieker werd slapend op de openbare weg aangereden door een voertuig en nadien een tweede maal aangere-den. De Rechtbank oordeelde: *"Het tweede voertuig kon niet beschouwd worden als zijnde betrokken in het ongeval omdat het slachtoffer reeds overleden*

⁴⁸ Rb. Tongeren 22 januari 2002, *Limb. Rechtsleven* 2003, afl. 2, 131, noot A. VAN-DEURZEN.

⁴⁹ Pol. Aalst 25 september 2003, *De Verz.* 2005, afl. 2, 326.

⁵⁰ Rb. Brugge 28 september 2001, *onuitgeg.*

⁵¹ Zie voor andere uitspraken: C. VAN SCHOUWBROECK, *l.c.*, 314

⁵² Pol. Gent 27 november 2000, *De Verz.* 2002, afl. 1, 216, noot.

was ten gevolge van de eerste aanrijding"⁵³. Bij deze uitspraak kan de vraag gesteld worden of een verkeersongeval mathematisch kan gesplitst worden??

§3. Verkeersongeval

Zoals hoger reeds aangehaald, vereist de toepassing van artikel 29bis W.A.M.-wet de aanwezigheid van een verkeersongeval dat schade heeft veroorzaakt. Art. 29bis W.A.M.-wet geeft geen omschrijving van dit begrip. Het begrip verkeersongeval wordt echter in diverse wetgevingen gedefinieerd⁵⁴ en de rechtspraak heeft deze definities soms geëxtrapoleerd, meestal in verband met de bevoegdheidsproblematiek van de politierechtbank. Uit de parlementaire voorbereiding en eveneens uit de rechtsleer blijkt dat er een ruime interpretatie aan dit begrip moet worden gegeven⁵⁵. Dit wordt nogmaals bevestigd door het hierna besproken arrest van het Hof van Cassatie van 9 januari 2004 waarin een zeer ruime omschrijving van het begrip verkeersongeval wordt weerhouden.

A. Begrip: zeer ruim

Met betrekking tot het begrip "verkeersongeval" is het reeds in deze bijdrage geciteerde "verdwaalde kogelarrest" van 9 januari 2004 van belang. Voor de volledigheid van de zaak, overlopen we de verschillende standpunten die door de verschillende rechters in deze zaak zijn ingenomen. De feiten kunnen als volgt worden samengevat. Op 19 december 1995 bestuurde een dame haar voertuig op de ring te Brussel. In haar voertuig zat op de achterbank haar minderjarige dochter. Op een bepaald ogenblik wordt deze laatste getroffen door een verdwaalde kogel afkomstig van een vuurgevecht, dat een paar honderd meter verder plaatsvond, tussen de politie en de overvallers van een geldtransport. De minderjarige dochter werd geraakt aan de ruggengraat met verlamming tot gevolg. Er kon niet achterhaald worden wie de bewuste kogel had afgevuurd. De ouders handelend in eigen naam en in naam van hun minderjarige dochter stelden voor de Politierechtbank te Brussel een vordering tot schadevergoeding in tegen de W.A.M.-verzekeraar van het door de moeder bestuurde voertuig op grond van artikel 29bis W.A.M.-wet. Eén van de vragen die beantwoord moest worden was de vraag of er sprake is van een verkeersongeval. De Politierechter te Brussel oordeelde in zijn eindvonnis dat er geen sprake was van een verkeersongeval in de zin van artikel 29bis W.A.M.-wet, de kwetsuren waren niet het gevolg van een verkeersongeval, ook al was zij passagier

⁵³ Rb. Luik 28 februari 2003, *J.L.M.B.* 2003, 597.

⁵⁴ In artikel 46 §1 6° arbeidsongevallenwet 1971 is bijv. een definitie te vinden: "verkeersongeval is ieder ongeval in het wegverkeer waarbij één of meer al dan niet gemotoriseerde voertuigen zijn betrokken en dat verband houdt met het verkeer op de openbare weg". Doch deze definitie is niet transposeerbaar naar 29bis W.A.M.-wet aangezien het begrip "verkeer" niet verder is gedefinieerd en aangezien artikel 29bis W.A.M.-wet de aanwezigheid van een motorrijtuig vereist. Zie verder R. POTE, "Het verkeersongeval", *T.A.V.W.* 1997, 176.

⁵⁵ C. VAN SCHOUBROECK, *l.c.*, 320.

in een voertuig dat deelnam aan het verkeer. Deelname aan het verkeer betekent, volgens de Politierichter, dat de aanwezigheid van het voertuig in het verkeer het totstandkomen van het ongeval moet verklaren⁵⁶. De ouders gingen tegen deze beslissing in hoger beroep. De Rechtbank van Eerste Aanleg hervormde de beslissing van de Politierichter en oordeelde: "*Het is vereist doch het volstaat dat het ongeval een verband vertoont met het verkeer op de openbare weg*". De rechtbank besloot dat het ongeval waarin het voertuig betrokken was, deelnam aan het verkeer op de openbare weg in de zin dat het voertuig in het verkeer geconfronteerd werd met een ongebruikelijk voorwerp dat de passagier verwondde. Het onvrijwillig afschieten van een kogel op het voertuig kon gekwalificeerd worden als een inbreuk op artikel 7.1. van de wegcode⁵⁷. De verzekeraar stelde op zijn beurt tegen deze laatste beslissing een voorziening in cassatie in. Volgens de verzekeraar kan een verkeersongeval in de zin van artikel 29bis W.A.M.-wet niet uitgebreid worden tot gelijk welk aan een inzittende van het voertuig overkomen ongeval dat zich heeft voorgedaan op de openbare weg of gelijkgestelde plaatsen, ook wanneer het ongeval veroorzaakt is door een feit vreemd aan de deelneming van het voertuig aan het verkeer. Het Hof van Cassatie heeft uiteindelijk de knoop doorgehakt en geopteerd voor een ruime definitie van het begrip verkeersongeval in de zin van artikel 29bis W.A.M.-wet: "*De rechter heeft wettelijk kunnen afleiden dat de schade te wijten was aan een ongeval dat verband hield met de deelneming aan het verkeer op de openbare weg in zin van artikel 29bis §1 lid 1 W.A.M.. De feitenrechter stelde vast dat het slachtoffer gekwetst werd toen zij als passagier plaats had genomen in een voertuig dat op de openbare weg reed en dit voertuig werd in het wegverkeer geconfronteerd met een ongebruikelijk voorwerp*"⁵⁸.

Het Hof van Cassatie heeft tenslotte beslist dat een vrachtwagen die op het ogenblik van het ongeval slechts manoeuvres uitvoerde waarbij het motorrijtuig als "werktuig" werd gebezigd en waarbij de schade niet veroorzaakt is op een wijze die karakteristiek is voor schadeveroorzaking door motorrijtuigen in het verkeer, niet aan het verkeer deelnam in de zin van artikel 29bis §1 W.A.M.-wet⁵⁹.

B. Privé-terrein uitgesloten

Na de wijziging bij wet van 19 januari 2001 bepaalt artikel 29bis § 1, lid 1 W.A.M.-wet dat de vergoedingsregeling van toepassing is op plaatsen bedoeld in artikel 2 §1 WAM, meer bepaald op de openbare weg, plaatsen toegankelijk voor het publiek of plaatsen toegankelijk voor een zeker aantal personen die het recht hebben er te komen. Hieruit volgt dat, krachtens de wet, de vergoedingsregeling niet speelt voor verkeersongevallen op strikt privé-terrein.

⁵⁶ Pol. Brussel 26 oktober 1998, *V.K.J.* 1999, 121, nr. 99/33.

⁵⁷ Rb. Brussel 30 november 2001, *J.T.* 2002, 139.

⁵⁸ Cass. 9 januari 2004, *De Verz.* 2004, afl. 3, 481; *T. Strafr.* 2004, afl. 6, 358, noot G. JOCQUE; *V.A.V.* 2004, 393; *N.J.W.* 2004, 410.

⁵⁹ Cass. 5 december 2003, *J.L.M.B.* 2004, afl. 28, 1233; *V.A.V.* 2004, afl. 3, 273.

De Politierechter van Charleroi stelde een prejudiciële vraag aan het Arbitragehof of de beperking van de toepassing van artikel 29bis W.A.M.-wet (zoals van toepassing onder de wet van 13 april 1995) tot de slachtoffers van een ongeval op een openbare plaats of op een plaats toegankelijk voor het publiek, met uitsluiting van de slachtoffers van een ongeval op een privé-terrein, in strijd was met 10 en 11 G.W. In casu werd een dame verpletterd door haar eigen wagen terwijl ze de garagedeur aan het sluiten was onderaan een hellende afrit. Haar echtgenoot vorderde van de burgerlijke aansprakelijkheidsverzekeraar van het voertuig een vergoeding op grond van artikel 29bis W.A.M.-wet. De verzekeraar weigerde over te gaan tot betaling. Het Arbitragehof oordeelde dat er geen schending kon weerhouden worden en sloot zich aan bij de argumenten ontwikkeld door de ministerraad die samengevat hier op neer komen: 1. de verplichte verzekering strekt ertoe de gemeenschap te beschermen tegen de aan de motorrijtuigen inherente risico's op plaatsen waar het verkeer een groot gevaar vormt: openbare weg... bijgevolg uitsluiting van privé-terreinen, 2. artikel 29bis W.A.M.-wet beoogt de gemeenschap te beschermen tegen de gevaren in het verkeer, de dichtheid en snelheid van het verkeer, privé-terreinen bij gebrek aan verkeer worden daarin niet opgenomen, 3. het risico op fraude is bij verkeersongevallen op privé-terreinen groter aangezien er geen objectieve getuigen aanwezig zijn⁶⁰.

Het begrip privé-terrein dient strikt te worden geïnterpreteerd⁶¹. De Politierechter van Brugge besloot tot een restrictieve interpretatie van het begrip privé-terrein: *"Het begrip privé-terrein moet restrictief worden geïnterpreteerd. Dit houdt in dat de private oprit voor of naast een huis te aanzien is als een plaats toegankelijk voor een zeker aantal personen die de toelating hebben er te komen, zeker als die oprit zonder enige omheining aansluit bij de openbare weg of het voetpad...In casu reed de bestuurder van een wagen zijn fietsende zus aan op het ogenblik dat hij op zijn oprit enkele meters achteruit reed ten einde zijn garage binnen te rijden"*⁶².

C. Rally-wedstrijden

Er bestaat nog steeds onzekerheid over de vraag of een ongeval tijdens de deelname aan een snelheidswedstrijd op een gesloten circuit, al dan niet een verkeersongeval is in de zin van artikel 29bis W.A.M.-wet.

⁶⁰ Arbitr. 6 november 2002, *De Verz.* 2003, afl. 2, 345, noot.

⁶¹ C. VAN SCHOU BROECK, *l.c.*, 322.

⁶² Pol. Brugge 5 september 2002, *R.W.* 2003-04, 1393-1395. Zie eveneens Pol. Brugge 19 januari 2005, A.R. nr. 03A174, Roucourt/ N.V. KBC Verzekeringen, *onuitgeg.* i.v.m. een ongeval dd. 2 mei 1999 op de parking van het vakantiedorp "Zon en Zee": "Hoewel omtrent de aard van de parking van "Zon en Zee" weinig gegevens bekend zijn, behoudens een kopij van een foto die door verweerster wordt neergelegd, wijst alles er op dat de parking minstens een plaats is waar alle bezoekende publiek toegelaten is en dus minstens beantwoordt aan de omschrijving van artikel 2§1 WAM." Zie eveneens C. VAN SCHOU BROECK, *l.c.*, 321-324.

De Politierechter van Turnhout nam volgende beslissing: "*De omstandigheid dat motorwedstrijden vaak plaatshebben op een gesloten circuit of privé-terreinen belet de toepassing van de vergoedingsregeling voor zwakke weggebruikers niet*"⁶³. Een uitvoerig gemotiveerd vonnis van de Politierechter van Brugge oordeelt eveneens dat de vergoedingsregeling van toepassing is: "*Uit artikel 29bis W.A.M. kan niet afgeleid worden dat het verkeersongeval zich zou moeten hebben voorgedaan binnen de context van het wegverkeersreglement of van de wet op de politie van het wegverkeer. Het loutere feit dat het ongeval zich voordeed binnen het kader van een snelheidswedstrijd ontnemt dit ongeval niet het karakter van een verkeersongeval (met verwijzing van B. DE TEMMERMAN). Volgens verweerster is art. 29bis W.A.M. verder niet toepasselijk bij sportwedstrijden, waarbij zij verwijst naar art. 4§2 W.A.M. waarin staat dat de schade voortvloeiend uit snelheids-regelmatigheids-of behendigheidswedstrijden waartoe van overheidswege verlof is verleend, van de W.A.M.-verzekering uitgesloten is. Maar daartegenover staat artikel 8 W.A.M.-wet dat voor dergelijke wedstrijden de schriftelijke toestemming van de bevoegde overheid vereist die op zijn beurt moet nagaan of de burgerrechtelijke aansprakelijkheid van de organisatoren van de in artikel 3 §1 bedoelde personen gedekt is door een bijzondere verzekering die aan de bepalingen van deze wet voldoet. Verweerster waarborgt deze aansprakelijkheid van organisatoren en van de in art. 3§1 bedoelde personen. Bovendien dient deze verzekering te beantwoorden aan de bepalingen van deze wet, wat meteen toelaat te besluiten dat art. 29bis wel degelijk van toepassing is*"⁶⁴. De Politierechter van Hoei zit op dezelfde golflengte: "*Het ongeval dat wordt veroorzaakt door een voertuig dat deelneemt aan een wedstrijd op gesloten terrein maar dat toegankelijk is voor publiek moet worden beschouwd als een verkeersongeval. Artikel 29bis W.A.M.-wet moet dus worden toegepast en biedt aan de toeschouwer van een motorcrosswedstrijd die wordt aangereden door een onbekend gebleven deelnemer, de mogelijkheid om schadevergoeding te verkrijgen van de verzekeraar burgerlijke aansprakelijkheid van de organisator van de wedstrijd*"⁶⁵.

Daarentegen zijn een aantal uitspraken van oordeel dat de deelname aan een motorcrosswedstrijd op een gesloten circuit niet gelijkgesteld kan worden met een verkeerssituatie en er bijgevolg geen sprake kan zijn van een verkeersongeval⁶⁶. De Politierechter van Oudenaarde motiveerde zijn afwijzing als volgt: "*Een ongeval tijdens een motorwedstrijd, op een afgesloten circuit kan niet aanzien worden als een deelname aan het verkeer, daar het motorvoertuig tijdens een snelheidswedstrijd niet verkeersmatig als een voertuig wordt gebruikt, doch wel als een middel om sport te beoefenen. Wanneer een dergelijk voertuig in die omstandigheden betrokken is bij een schadegeval kan niet over*

⁶³ Pol. Turnhout 14 november 2000, R.W. 2001-02, 609-615.

⁶⁴ Pol. Brugge 20 februari 2001, A.R. nr. 99/4392, Vancompernel/NV AXA Royale Belge, *onuitgeg.*

⁶⁵ Pol. Hoei 6 december 2001, R.G.A.R. 2003, afl. 4, nr. 13.716.

⁶⁶ Rb. Charleroi 19 december 2001, J.L.M.B. 2003, 593.; Rb. Verviers 21 juni 2000, V.K.J. 2002, 121, nr. 2002/54 en Rb. Turnhout 7 januari 2003, A.R. nr. 01/45/A, Scherens, VZW BML, NV AXA Royale Belge/Van Cleemput en Meynzer, *onuitgeg.* en Rb. Turnhout 15 februari 2002, *Verkeersrecht* 2002, afl. 5, 178.

*een verkeersongeval gesproken worden en is er geen automatische vergoedingsplicht in hoofde van de verzekeraar van dit voertuig"*⁶⁷.

V. De onverschoonbare fout

§1. Algemeen

Sedert de Wet van 19 januari 2001 staat uitdrukkelijk bepaald in artikel 29bis §1, lid 6 W.A.M.-wet dat slachtoffers die ouder zijn dan 14 jaar en het ongeval en zijn gevolgen hebben gewild, zich niet kunnen beroepen op de bepalingen van het eerste lid. De facto betekent dit dat enkel zelfmoord hieronder valt. De oorspronkelijke bepaling stelde als vereiste dat deze daad van het slachtoffer de enige oorzaak van het ongeval was. Sommige auteurs zijn van mening dat deze weglating waarschijnlijk ongewild gebeurde aangezien de wetswijziging in 2001 enkel een te ruime interpretatie van het begrip onverschoonbare fout wilde vermijden. Aan het begrip "onverschoonbare fout" dient een zeer restrictieve interpretatie te worden gegeven⁶⁸.

Huidig artikel 29bis §1, lid 6 W.A.M.-wet luidt als volgt: "*Slachtoffers die ouder zijn dan 14 jaar en het ongeval en zijn gevolgen hebben gewild, kunnen zich niet beroepen op de bepalingen van het eerste lid.*" VAN SCHOU BROECK merkt op dat de uitsluiting in artikel 29bis W.A.M.-wet enger is dan de interpretatie die het Hof van Cassatie geeft aan het begrip opzettelijk veroorzaakt schadegeval in de zin van artikel 8 Wet Landverzekeringsovereenkomst. In het arrest van 5 december 2001 oordeelde het Hof van Cassatie: "*een schadegeval is opzettelijk veroorzaakt in de betekenis van dit artikel wanneer de verzekerde wetens en willens een daad stelt of zich ervan onthoudt en zijn risicodragende handelwijze een redelijkerwijze voorzienbare schade aan een derde veroorzaakt. De omstandigheid dat de dader deze schade, de aard of de omvang ervan niet heeft gewild doet hieraan niet af; het volstaat dat de schade is verwezenlijkt*"⁶⁹.

§2. Onverschoonbare fout

Hierna volgen een aantal uitspraken waar de onverschoonbare fout werd weerhouden. Opgemerkt moet worden dat deze uitspraken allemaal betrekking hebben op ongevallen die dateren van voor de inwerkingtreding van de wet van 19 januari 2001⁷⁰. Zo oordeelde de Politierechter van Brugge met betrekking tot een ongeval van 1 juni 1997 waarbij een man plots de rijbaan kwam opgelopen en naar voertuigen toeliep: "*Alle elementen van de onverschoonbare*

⁶⁷ Pol. Oudenaarde 13 december 2004, V.A.V 2005, afl. 2, 111..

⁶⁸ C. VAN SCHOU BROECK, *l.c.*, 332.

⁶⁹ C. VAN SCHOU BROECK, *l.c.* 335-336, Cass. 5 december 2000, *Verkeersrecht* 2001, 176; *Arr. Cass.* 2000, 1927 en *De Verz.* 2001, 256, noot M. HOUBEN. Zie eveneens Cass. 12 april 2002, *J.L.M.B.* 2002, 1218.

⁷⁰ Voor bespreking van andere uitspraken zie C. VAN SCHOU BROECK, *l.c.*, 331-334.

*fout waren manifest aanwezig. Door zijn roekeloze daad heeft het slachtoffer niet alleen zijn eigen leven in gevaar gebracht, maar ook de veiligheid van de andere bestuurders bewust en opzettelijk in het gedrang gebracht. Het loutere feit dat het slachtoffer als psychiatrisch patiënt was opgenomen in het ziekenhuis bewijst nog niet dat hij niet bewust was van zijn daden...Nu alle voorwaarden van de onverschoonbare fout vervuld zijn is verweerster niet gehouden om tot vergoeding over te gaan"*⁷¹. In een vonnis van de Politierechter te Antwerpen lezen we: *"Het zich op de autosnelweg begeven als voetganger zonder dat hiervoor een geldige reden is, getuigt van een uiterste lichtzinnigheid en roekeloosheid. De voetganger die aldus handelt, begaat onmiskenbaar een onverschoonbare fout. Slachtoffers die een onverschoonbare fout hebben begaan die de enige oorzaak was van het ongeval, kunnen zich niet beroepen op de bepalingen van artikel 29bis, lid 1 WAM-wet"*⁷². Navolgende beslissing van de Politierechter te Brugge: *"Het oprijden op de oversteekplaats voor voetgangers van een rijbaan met een rolwagen zonder te stoppen of zich te vergewissen van het aankomende verkeer, maakt in hoofd van het slachtoffer een onverschoonbare fout uit, zijnde de vrijwillige fout van uitzonderlijke ernst waardoor diegene die ze begaan heeft zonder geldige reden wordt blootgesteld aan een gevaar waarvan hij zich bewust had moeten zijn"*⁷³ werd echter in graad van beroep hervormd⁷⁴. Tot slot nog even verwijzen naar de uitspraak van de Politierechter van Brugge: *"Het in staat van dronkenschap gaan liggen op de rijbaan, bij nacht en met donkere kledij op een plaats waar er slechts matige verlichting is, is in hoofd van de verzekerde van eiser evidentelijk niet alleen zwaar foutief en uiterst gevaarlijk doch tevens als onverschoonbaar in de zin van de wet te beschouwen en kan aanzien worden als een weloverwogen weigering van elke elementaire voorzorgsmaatregel of een overdreven roekeloosheid. De onverschoonbare fout van het slachtoffer is de enige oorzaak van het ongeval"*⁷⁵.

§3. Geen onverschoonbare fout

De Politierechter van Antwerpen oordeelde: *"Aangezien de onverschoonbare fout een uitzondering vormt op het principe van de vergoeding van de zwakke weggebruikers, moet dit begrip restrictief geïnterpreteerd worden. Dat het slachtoffer zich in de onmiddellijke omgeving waar hij woonde aan wegenwerken bevond, kan niet worden beschouwd als een fout van uitzonderlijke ernst. Het is evenmin bewezen dat het slachtoffer zich bewust heeft blootgesteld aan een gevaar waarvan hij zich rekenschap had moeten geven"*⁷⁶. De feiten die aan het vonnis van de Politierechter van Luik ten grondslag lagen

⁷¹ Pol. Brugge 22 februari 2000, A.R. nr. 98/3915, LCM/N.V. Mercator Noordstar, *onuitgeg.*

⁷² Pol. Antwerpen 8 maart 2001, R.W. 2002-03, afl. 19, 754, noot C. VAN SCHOU-BROECK.

⁷³ Pol. Brugge 16 april 2002, R.W. 2002-03, afl. 5, 192.

⁷⁴ Rb. Brugge 24 juni 2004, *onuitgeg.*

⁷⁵ Pol. Brugge 20 maart 2003, A.R. nr. 00A5652, LCM/N.V. AXA Belgium, *onuitgeg.*

⁷⁶ Pol. Antwerpen 26 april 2001, *Verkeersrecht* 2001, 341.

waren de volgende. Een heer die zijn voertuig bestuurt ziet dat het voertuig voor hem in aanrijding komt met de middenberm. Deze heer wenst hulp te bieden, parkeert zijn voertuig op de pechstrook, activeert zijn knipperlichten en begeeft zich naar het slachtoffer dat zich ondertussen uit de wagen had bevrijd en op een veilige plek had plaatsgenomen. Alles bleek in orde en de heer begaf zich terug naar zijn wagen. Op een bepaald ogenblik wordt hij aangerezen door zijn eigen voertuig dat immers geraakt werd door een ander voertuig. De Politierichter oordeelde: *"Een altruïstisch gedrag kan niet gelijk gesteld worden met een onverschoonbare fout"*⁷⁷. In een andere zaak werd geoordeeld: *"Het feit dat de passagier in een autobus rechtstaat, zonder zich vast te houden aan een stang, heeft geen invloed op de omvang van de vergoedingsplicht. De passagier behoudt het recht op integrale vergoeding van alle schade voortvloeiende uit lichamelijk letsel"*⁷⁸.

VI. Rechten van de verzekeraar⁷⁹

§1. Subrogatoir verhaalsrecht op een derde aansprakelijke of zijn verzekeraar

Art. 29bis §4 lid 1 W.A.M.-wet bepaalt dat de verzekeraar of het gemeenschappelijk motorwaarborgfonds in de rechten treden van het slachtoffer tegen de in gemeen recht aansprakelijke derden. De wet spreekt niet expliciet van een subrogatie in de rechten van de rechthebbende doch lijkt er geen reden aanwezig te zijn om dit recht niet toe te kennen⁸⁰.

A. Personen tegen wie het verhaal kan worden uitgeoefend

Een eerste vraag die een antwoord behoeft, is de vraag naar de personen tegen wie het verhaal kan worden uitgeoefend. Wat moet verstaan worden onder de *"tegen de in gemeen recht aansprakelijke"*? In concreto kan gedacht worden aan de persoon die door zijn fout het verkeersongeval heeft veroorzaakt. De burgerlijke aansprakelijkheid kan eveneens voortvloeien uit een objectieve aansprakelijkheid (dier, gebrekkige zaak) of uit een contractuele aansprakelijkheid (vervoerscontract). De aansprakelijkheid zal in de regel gedekt zijn door een W.A.M.-verzekering die contractuele en buitencontractuele aansprakelijkheid dekt, terwijl gezinsaansprakelijkheid enkel buitencontractuele aansprakelijkheid dekt.

Verschillende hypotheses zijn mogelijk:

⁷⁷ Pol. Luik 20 september 2001, *De Verz.* 2002, afl. 2, 404.

⁷⁸ Pol. Brugge 4 april 2002, *R.W.* 2003-04, afl. 24, 959.

⁷⁹ Voor een zeer uitvoerige bespreking van deze problematiek: I. BOONE en G. JOQUE, "Het verhaal van de W.A.M.-verzekeraar voor zijn uitgaven op grond van artikel 29bis W.A.M.", *V.A.V.* 2005, 83-96. Navolgend hoofdstuk is hoofdzakelijk een samenvatting van laatstgenoemde bijdrage.

⁸⁰ C. VAN SCHOUBROECK, *l.c.*, 343.

1. Een slachtoffer is aansprakelijk

- één zwakke weggebruiker is betrokken in een verkeersongeval.
Het slachtoffer zelf kan niet beschouwd worden als een derde, dus is er geen verhaal mogelijk.
- meerdere zwakke weggebruikers zijn betrokken in een verkeersongeval
Verhaal is mogelijk tegen de aansprakelijke zwakke weggebruiker voor de vergoedingen uitbetaald aan de niet-aansprakelijke zwakke weggebruiker

2. Derde aansprakelijke is een verwant van het slachtoffer

Artikel 29bis W.A.M.-wet staat verhaal toe op een gezinslid van het slachtoffer wanneer deze aansprakelijk is voor het verkeersongeval. Doch regres op een niet-verzekerd gezinslid van het slachtoffer zou betekenen dat de W.A.M.-verzekeraar met de ene hand neemt wat hij met de andere hand heeft gegeven.

3. Bestuurder is aansprakelijk

Hier rijst de vraag of verhaal op de eigen verzekerde mogelijk is. Zie infra.

B. Omvang van het subrogatoir verhaalsrecht

Een volgende vraag heeft betrekking op de omvang van het verhaalsrecht. Uit de rechtspraak blijkt dat het verhaalsrecht beperkt is tot beloop van het door de verzekeraar aan het slachtoffer betaald bedrag. Daarenboven is het verhaalsrecht beperkt tot het bedrag van schadeloosstelling waarop het slachtoffer krachtens gemeen recht aanspraak kan maken indien de verzekeraar niet had vergoed op grond van artikel 29bis W.A.M.-wet. Ook hier kunnen zich verschillende hypothesen voordoen:

1. Een derde is alleen aansprakelijk voor het ongeval

De verzekeraar kan het volledige door hem betaalde bedrag via subrogatie in de rechten van het slachtoffer terugvorderen van de derde of zijn aansprakelijkheidsverzekeraar.

2. Fout van het slachtoffer is mede oorzaak van de schade

Het gevolg hiervan is dat het slachtoffer naar gemeen recht slechts aanspraak kan maken op een gedeeltelijke vergoeding. Het verhaalsrecht van de verzekeraar ten aanzien van de derde of diens verzekeraar is dan ook beperkt tot het bedrag dat het slachtoffer naar gemeen recht had kunnen vorderen, rekening houdende met de verdeling van de aansprakelijkheid.

Ter illustratie hiervan kunnen we verwijzen naar een uitspraak van de Politie-rechter van Brugge waarbij de feiten als volgt kunnen worden samengevat: Er vindt een aanrijding plaats tussen een voertuig en een van rechtskomende bromfiets die een duozit (droeg geen helm) vervoerde. De autobestuurder is de enige aansprakelijke voor het ongeval. De verzekeraar heeft de duozit in het kader van 29bis W.A.M.-wet vergoed en treedt voor de rechtbank op als gesubrogeerde. De Politierechter oordeelde dat de duozit een fout heeft begaan ten gevolge waarvan zij een deel van de schade, geraamd op de helft, zelf diende te dragen⁸¹.

In een recent arrest heeft het Hof van Cassatie zich eveneens over de verhaalsproblematiek uitgesproken. De feiten die aanleiding hebben gegeven tot dit arrest hebben betrekking op een verkeersongeval waarvan een jongen van negen jaar het slachtoffer is geworden. Het slachtoffer nam, op het ogenblik van de feiten, deel aan een collecte voor de jeugdbeweging De verzekeraar van de auto had de letselschade van de jongen vergoed op grond van artikel 29bis W.A.M.-wet en vorderde de uitgekeerde bedragen nu terug van de jeugdleiding en de jeugdbeweging, aansprakelijk volgens hem. Deze laatsten riepen de mede-aansprakelijkheid in van het slachtoffer hetgeen door de appelrechters werd afgewezen. De appelrechters waren van oordeel dat de jeugdbeweging en de jeugdleiding niet het bewijs mochten leveren van een onrechtmatige daad in hoofde van het slachtoffer aangezien het bewijs van de onverschoonbare fout niet is toegelaten ten aanzien van slachtoffers jonger dan 14 jaar. De motivering van het arrest van het Hof van Cassatie luidde als volgt: "Overwegende dat, overeenkomstig artikel 29bis §4 W.A.M.-wet de verzekeraar of het gemeenschappelijk motorwaarborgfonds in de rechten treden van het slachtoffer tegen de in gemeen recht aansprakelijke derden. Dat dit subrogatoir verhaalsrecht van de verzekeraar beperkt is tot wat het slachtoffer naar gemeen recht had kunnen vorderen van de aansprakelijke derde, in de hypothese dat de verzekeraar niet was tussengekomen in de vergoeding; Dat derhalve, wanneer het slachtoffer mede aansprakelijk is voor de schade, de aansprakelijke derde niet kan worden verplicht tot vergoeding van de volledige schade aan de gesubrogeerde verzekeraar. Dat de omstandigheid dat het slachtoffer jonger is dan 14 jaar hieraan geen afbreuk doet. Overwegende dat het bestreden vonnis de eerste en derde eisers, samen met de tweede en derde verweersters, veroordeelt tot betaling van het volledige door de eerste verweester gevorderde bedrag, zonder na te gaan of het slachtoffer mede aansprakelijk was voor de schade, op grond dat het slachtoffer slechts negen jaar oud was en het bewijs van een onverschoonbare fout niet is toegelaten ten aanzien van slachtoffers jonger dan 14 jaar; Dat het vonnis de in het onderdeel aangewezen wettelijke bepalingen schendt"⁸². Het Hof van Cassatie heeft de beslissing van de appelrechters dus vernietigd en heeft nogmaals duidelijk gesteld dat de regel van de onverschoonbare fout enkel betrekking heeft op de vergoeding van de slachtoffers tegenover de verzekeraar van het betrokken motorvoertuig en geen betrekking heeft op het verhaal van de verzekeraar ten aanzien van de aansprakelijke derden

⁸¹ Pol. Brugge 15 februari 2005, A.R. nr. 04A21, Lambersy/Mercator Verzekeringen N.V., *onuitgeg.*

⁸² Cass. 6 oktober 2005, www.cass.be, met noot I. BOONE, nog te verschijnen.

§2. Verhaal op de verzekeraar van de andere betrokken voertuigen

Overeenkomstig artikel 29bis § 1 W.A.M.-wet is er een hoofdelijke vergoedingsplicht van de verzekeraar van de betrokken motorrijtuigen ten opzichte van het slachtoffer. Het slachtoffer kan dus elk van de betrokken verzekeraars aanspreken. De wet bepaalt echter niets over de verhouding tussen de betrokken verzekeraars. De meerderheid van de rechtsleer en rechtspraak grijpt als grondslag terug naar de gemeenrechtelijke subrogatie op grond van artikel 1251, 3 B.W.

A. Voorwaarden voor de toepassing van 1251,3 BW

Artikel 1251, 3 B.W. bepaalt: *"Indeplaatsstelling geschiedt van rechtswege: 3° ten voordele van hem die, met anderen of voor anderen tot betaling van een schuld gehouden zijnde, er belang bij had deze te voldoen."*

De betalende W.A.M.-verzekeraar die op grond van artikel 1251, 3 B.W. in de rechten treedt van het slachtoffer, kan niet het volledige bedrag terugvorderen van de andere betrokken W.A.M.-verzekeraars, doch slechts het aandeel van elk van hen. De verdeling gebeurt bij gelijke delen. Dit wordt bevestigd door o.a. de Politierechter van Brugge: *"Wanneer bij een verkeersongeval verscheidene motorrijtuigen betrokken zijn, kan het slachtoffer elk van de W.A.M.-verzekeraars aanspreken voor de totaliteit van zijn schade. De W.A.M.-verzekeraar die het slachtoffer vergoedt, kan zich op basis van artikel 1251,3 BW wenden tot de andere W.A.M.-verzekeraars, en de verdeling geschiedt op basis van gelijke delen"*⁸³.

B. Wanneer kan verhaal onder de betrokken W.A.M.-verzekeraars op grond van artikel 1251,3 BW?

De regeling van 29bis W.A.M.-wet laat slechts ruimte voor een verhaal onder de betrokken W.A.M.-verzekeraars op grond van artikel 1251,3 BW in zoverre er geen derde aansprakelijke is. De rechter zal dus eerst de aansprakelijkheidsvraag moeten beoordelen vooraleer hij uitspraak kan doen over de vordering op grond van 1251,3 BW. Er zal bijvoorbeeld geen verdeling van de schadelast mogelijk zijn indien de bestuurder van de betalende W.A.M.-verzekeraar de enige aansprakelijke is; indien de bestuurder van andere betrokken voertuigen dan wel één of meer andere derden zijn aansprakelijk. De betalende W.A.M.-verzekeraar kan wel verhaal uitoefenen op grond van artikel 29bis§4 W.A.M.-wet. Daarentegen is er wel verdeling van de schadelast op grond van 1251,3 B.W. indien er geen aansprakelijke is, het slachtoffer de enige aansprakelijke is...

Naar aanleiding van een aanrijding tussen een voertuig, waarin een aantal passagiers worden vervoerd, en een vrachtwagen wordt de bestuurder van het

⁸³ Pol. Brugge 7 februari 2002, R.W. 2003-2004, 192-195.

voertuig voor 2/3 aansprakelijk gesteld en de bestuurder van de vrachtwagen voor 1/3. De verzekeraar van het voertuig heeft de inzittende van het voertuig op grond van artikel 29bis W.A.M.-wet vergoed. Gesubrogeerd in de rechten van de slachtoffers vordert de verzekeraar nu de vergoedingen terug van de verzekeraar van de vrachtwagen. Dit wordt door de rechtbank aanvaard voor een 1/3 van het totale bedrag met navolgende motivering: "*In de voorbereiden-de werken van de wet werd gesuggereerd, dat bij verdeling rekening moet worden gehouden met de graad van de schuld van elke bestuurder van de bij het ongeval betrokken voertuigen of met de invloed van ieders schuld op het ontstaan van de schade*"⁸⁴.

§3. Regres op de eigen verzekerde

Er is tot op heden nog geen consensus over de vraag of de W.A.M.-verzekeraars die op grond van artikel 29bis W.A.M.-wet vergoedingen hebben uitgekeerd in bepaalde gevallen over een regresrecht ten laste van hun eigen verzekerde beschikken. Zo oordeelde de Politierechter te Brugge dat een regresvordering kan indien de W.A.M.-verzekeraar volgende punten bewijst: 1. dat de verzekeraar effectief gehouden was tot uitbetaling op grond van artikel 29bis W.A.M.-wet, 2. dat de verzekerde burgerlijk aansprakelijk is voor het ongeval; 3. dat één van de bekende regresgronden voorhanden is; 4. dat de uitbetaalde vergoeding qua cijfers beantwoordt aan de vergoeding waarop het slachtoffer gemeenrechtelijk recht had⁸⁵. Sommige verzekeraars beroepen zich op het officieuze artikel 39 van de modelpolis. In verband hiermee kan gewezen worden naar de uitspraak van de Politierechter van Turnhout: "*Wanneer niet bewezen is dat de bestuurder van de bromfiets aansprakelijk is voor het ongeval en de verzekeraar het slachtoffer vergoedde met toepassing van artikel 29bis W.A.M.-wet, kan de verzekeraar geen verhaal uitoefenen tegen de verzekerde met toepassing van artikel 24 en 25, 3b modelpolis om reden dat de bestuurder geen passagier mocht vervoeren. Artikel 39, 4 van de algemene polisvoorwaarden waarbij de verzekeraar zich een recht van verhaal voorbehoudt, kan geen toepassing vinden, omdat het niet beantwoordt aan de bepalingen van de modelpolis gevoegd bij het K.B. van 14 december 1992*"⁸⁶.

VII. Verjaring

Welke verjaringstermijn speelt bij het instellen van een vordering op grond van artikel 29bis W.A.M.-wet: de 3-jarige (artikel 34§1 LVO-wet) dan wel de 5-jarige (artikel 34§2 LVO-wet) verjaringstermijn? De Politierechter van Brugge oordeelde dat de vordering van het slachtoffer van een verkeersongeval gesteund op artikel 29bis WAM 1989 verjaart door verloop van 5 jaar overeen-

⁸⁴ Pol. Brugge 18 oktober 1999, *onuitgeg.*

⁸⁵ Pol. Brugge 13 januari 2000, R.W. 2001-02, 423-428, noot C. IDOMON.

⁸⁶ Pol. Turnhout 25 februari 2003, R.W. 2004-05, 757-758.

komstig artikel 34§2 LVO-wet"⁸⁷. De Politierechter van Brugge stelde in zijn vonnis dat een vordering op grond van artikel 29bis W.A.M.-wet gelijkgesteld kan worden met de rechtstreekse vordering van artikel 86 Wet landverzekeringsovereenkomst. Er is, zo oordeelt hij verder, geen reden voor handen om een onderscheid te maken tussen de benadeelde die tegen een aansprakelijkheidsverzekeraar vordert op grond van een onrechtmatige daad en de benadeelde die tegen de aansprakelijkheidsverzekeraar vordert op grond van de betrokkenheid van een verzekerd motorrijtuig.

JOCQUE⁸⁸ betwist in een noot onder dit vonnis de wettelijke grondslag in artikel 86 LVO-wet en wijst hij op een aantal verschillen (artikel 86: benadeelde moet een opeisbare schuldvordering hebben lastens de verzekerde. De verzekeraar kan op zijn beurt al de excepties aan de benadeelde tegenwerpen die uit de rechtsverhouding tussen benadeelde en verzekerde kunnen geput worden; 29bis: benadeelde heeft enkel een vordering ten aanzien van de W.A.M.-verzekeraar van een betrokken motorrijtuig, dus geen vereiste van een opeisbare schuldvordering). Niettemin besluit ook JOCQUE tot toepassing van de 5-jarige termijn. Hij steunt op volgende argumenten. Hij verwijst naar artikel 29bis §1 laatste lid waarin bepaald is dat de vergoedingsplicht moet uitgevoerd worden "overeenkomstig de wettelijke bepalingen betreffende de aansprakelijkheidsverzekering in het algemeen en de aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen in het bijzonder" om te besluiten dat de 5-jarige termijn van artikel 34§2 lid 1 wet landverzekeringsovereenkomst toch toegepast kan worden aangezien de wetgever de bedoeling heeft gehad de zwakke weggebruiker dezelfde garanties te bieden als een benadeelde in de zin van artikel 86 wet landverzekeringsovereenkomst.

VIII. Bevoegdheid van de Politierechtbank

Inzake de bevoegdheid van de Politierechter als strafrechter om kennis te nemen van een vordering op grond van artikel 29bis W.A.M.-wet kunnen we kort zijn. De vroegere controverse hieromtrent is definitief beslecht. De politierechter als strafrechter is niet bevoegd om kennis te nemen van een vordering tot vergoeding op basis van artikel 29bis W.A.M.-wet⁸⁹.

⁸⁷ Pol. Brugge 12 oktober 2004, *R.A.B.G.* 2005/1, 67, noot G. JOCQUE. Zie eveneens Pol. Brugge 24 maart 2005, A.R. nr. 03A121, Ghekiere, Fockaert/AXA BELGIUM, *onuitgeg.*

⁸⁸ *ibidem*

⁸⁹ Cass. 3 maart 1999, *J.L.M.B.* 1999, 1104, noot T. PAPART; *T. Strafr.* 2000, 19; Cass. 2 februari 2000, *J.T.* 2000, 400 (vrijspraak); Cass. 28 maart 2000, *Verkeersrecht* 2001, 187, met concl. Adv. Gen. Du Jardin (gedeelde aansprakelijkheid); Cass. 21 juni 2000, *Verkeersrecht* 2001, 371 (vrijspraak); Cass. 30 mei 2001 *Arr. Cass.* 2001, afl. 6, 1032; *Pas.* 2001, afl. 5-6, 996; *R.W.* 2002-03 (verkort), afl. 37, 1464; *Verkeersrecht* 2001, 346, noot; *Verkeersrecht* 2002, afl. 2, 51 (vrijspraak); Cass. 12 december 2001 *Pas.* 2001, afl. 12, 2106; *Verkeersrecht* 2002, afl. 6, 212; Cass. 29 mei 2002, *Pas.* 2002, afl. 5-6, 1240; *R.G.A.R.* 2003, afl. 1, nr. 13.657;

Bibliografie (niet exhaustief)

Algemeen

- L. CORNELIS, "De objectieve aansprakelijkheid voor motorrijtuigen", *R.W.* 1998-99, 521-537.
- R. VAN GYSEL en F. GLORIEUX, "Vijf jaar rechtspraak: artikel 29bis W.A.M. 1995-2000", *T.A.V.W.* 2000, 170-183.
- C. VAN SCHOUBROECK, "Actualia Verzekeringsrecht. De vernieuwde vergoedingsregeling inzake verkeersongevallen met motorrijtuigen en recente rechtspraak betreffende de bepalingen inzake aansprakelijkheidsverzekering in de wet landverzekeringsovereenkomst", in X (ed.), *CBR Jaarboek 2000-2001*, Antwerpen, Maklu, 296-361.
- A. DECROES, "De vergoeding van de zwakke weggebruiker (art. 29bis W.A.M.-wet)", *R.W.* 2000-01, 1257-1267.
- D. SIMOENS, "Het verkeersongevallenartikel 29bis W.A.M.: stand van zaken na de wijzigingswet van 19 januari 2001", *R.W.* 2000-01, 1577-1586.
- C. CLAASSENS en C. VAN SCHOUBROECK, "Een beter verzekerde schadevergoedingsregeling voor zwakke weggebruikers bij verkeersongevallen met motorrijtuigen", *Medi-ius* 2001, afl. 3, 22-30.
- C. VAN SCHOUBROECK, "Vergoedingsregeling zwakke weggebruiker: betrokken motorrijtuig, functionele prothese en kledijschade na de wetswijziging van 19 januari 2001", *R.W.* 2001-02, 967-968.
- J. BOGAERT, "Artikel 29bis – De regeling ten voordele van zwakke weggebruikers", in X., *Reeks Advocatenpraktijk – Burgerlijk recht*, Antwerpen, Kluwer, 2002, 77 p.
- J. BOGAERT, "Tien jaar praktijk artikel 29bis. De regeling ten voordele van zwakke weggebruikers", in X (ed.), *Reeks Recht en Praktijk*, nr. 38, Mechelen, Kluwer, 2004, 153 p.
- L. BREWAEYS en G. MEYNS, "De vergoeding van de zwakke weggebruiker", in X. (ed.), *Bestendig Handboek Verkeer* 2002, z.p.
- J. VAN DROOGHENBROECK, "L'indemnisation automatique des usagers faibles de la route: une émancipation difficile", in X. (ed.); *Les indemnisations sans égard à la responsabilité* 2002, 23-44.
- B. DUBUISSON, "Accidents de la circulation. Questions diverses: l'application de la loi dans le temps et dans l'espace, le préjudice par répercussion, la situation du conducteur", in X. (ed.), *L'indemnisation des usagers faibles de la route* 2002, 139-176.
- C. EYBEN, "L'accident de circulation, une définition risquée ou l'inapplication du régime d'indemnisation automatique aux accidents de circulation", in X. (ed.), *L'indemnisation des usagers faibles de la route* 2002, 49-85.
- E. BREWAEYS, "Het recht van de sterkste", *Juristenkrant* 2002, afl. 44, 6.

R.W. 2005-06, afl. 6, 220; *Verkeersrecht* 2002, afl. 10, 407. Idem Arbitragehof 26 juni 2002, *De Verz.* 2003, afl. 4, 753. Idem Pol. Brugge, 19 februari 2001, *T.A.V.W.* 2001, 194: "De strafrechter is niet bevoegd om te oordelen over de vergoedingen die aan de passagier verschuldigd zijn op grond van artikel 29bis WAM 1989 voor zover dit artikel een grotere vergoeding toekent dan die welke aan de burgerlijke partij naar gemeen recht toekomt."

- W. GELDHOF, "Bob heeft zware juridische kater", *Juristenkrant* 2002, afl. 49, 1 en 11.
- E. BREWAEYS, " De juridische odyssee van de zwakke weggebruiker", *Juristenkrant* 2002, afl. 58, 5.
- E. VAN DEN HOUT, "Het gasmeterlaanvonniss", *De Verz.* 2003, afl.2, 460-462.
- N. ESTIENNE, " Questions choisies en matière d'indemnisation des usagers faibles de la route", *R.G.A.R.* 2004, afl. 7, nr. 13.894.
- C. EYBEN, "L'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989: nouvelles conditions d'application et:ou exceptions?", *De Verz.* 2005, afl. 1, 129-138.
- T. PAPART, "Les difficiles limites de l'article 29bis", *J.L.M.B.* 2005, afl. 2, 82-85.

Arresten van het arbitragehof

- D. SIMOENS, "Art. 29 bis W.A.M. en het gelijkheidsbeginsel: is het laatste woord gezegd?", *R.W.* 2001-02, afl. 38, 1427-1428.
- C. VAN SCHOU BROECK, " De vergoeding van verkeersslachtoffers: enkele beschouwingen bij het arrest van het Arbitragehof van 20 september 2000", *T.B.H.* 2002, afl.3, 204-209.
- J. MUYLDERMANS, " Art. 29 bis W.A.M. 1989 en verkeersongevallen waarin treinen zijn betrokken", *De Verz.* 2004, afl. 3, 474-476.
- C. IDOMON, "Treinongevallen: bevoegdheid van de politierechtbank en toepassing van art. 29bis W.A.M.-wet" (noot onder Pol. Mechelen 17 september 2004), *R.W.* 2005-2006,356-359 en het antwoord van D.SIMOENS hierop: *R.W.* 2005-2006, 914 en C. IDOMON, wederantwoord, *R.W.* 2005-2006, 915.
- M. MAHIEU, "L'assurance "responsabilité civile automobile" et la jurisprudence de la Cour d'arbitrage", in X. (ed.), *Du neuf en assurance R.C. Automobile* 2005, 1-24.

Vergoedingsgerechtigden

Slachtoffer en rechthebbenden

- D. SIMOENS, " Het begrip "rechthebbende" in het raam van art. 29bis W.A.M.", *R.W.* 2003-04, afl. 10, 393-394.
- G. JOCQUE, "Vergoeding van de bestuurder als rechthebbende van een rechtstreeks slachtoffer", *V.A.V.* 2004, afl. 5, 401-403.
- J. BOGAERT, " Art. 29 bis en de bewijslast van het slachtoffer", (noot onder Pol. Brugge, 15 oktober 2003), *De Verz.* 2003, afl. 4, 777-778.
- P. GRAULUS, "Artikel 29bis W.A.M.: De bestuurder als rechthebbende vóór de wijziging van 19 januari 2001: duidelijkheid graag!", *De Verz.* 2005, afl. 3, 495-496.
- I. BOONE, " De eigen schade van de publiekrechtelijke werkgever", *R.A.B.G.* 2005, afl. 12, 1087-1096.

Wettelijke uitsluiting van de bestuurder en zijn rechthebbenden

- N. ESTIENNE, « La détermination de la qualité de conducteur », *R.G.A.R.* 2002, afl. 8, nr. 13.621.

Voorwaarden voor de toekenning van de vergoeding

Betrokken motorrijtuig

- D.M. PHILIPPE en M. MEYSMANS, " De betrokkenheid van het motorrijtuig in de nieuwe wet tot bescherming van de zwakke weggebruikers", *T.P.R.* 1995, 405 e.v..
- T. PAPART, " Implication du véhicule au sens de l'article 29bis", *J.L.M.B.* 2002, afl. 35, 1550-1554.
- A. VANDEURZEN, « Over de « betrokkenheid » van een voertuig in het kader van de W.A.M.-wet (art. 29bis)", *Limb. Rechtsl.* 2003, afl. 2, 136-138.

Verkeersongeval

- R. POTE, "Het verkeersongeval", *T.A.V.W.* 1997, 176-180.
- G. JOCQUE, "Artikel 29bis W.A.M. 89: Verdwaalde kogels op de openbare weg en schade door weerkaatsing", *T. Strafr.* 2004, afl. 6, 361-366.
- L. DONNET, « L'application de l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 pour les accidents survenus en terrains privés », *R.R.D.* 2002, afl. 104, 335-342.

Vergoedingsplichtigen

- H. ULRICHTS, "Over de goodwill van een verzekeraar!", *De Verz* 2003, afl. 1, 221-223.

Bewijs van de onverschoonbare fout van het slachtoffer

Begrip

- D. DE CALLATAY en N. ESTIENNE, "Accidents de la circulation. De la faute inexcusable à la faute intentionnelle", in X.(ed.), *L'indemnisation des usagers faibles de la route* 2002, 101-138.
- C. VAN SCHOU BROECK, "Het begrip "onverschoonbare fout" in art. 29bis W.A.M.-wet en de wijziging door de wet van 19 januari 2001, *R.W.* 2002-03, afl. 19, 756.
- D. SIMOENS, "Zelfdodingen en suïcidepogingen in het auto-en treinverkeer: aspecten vergoeding en verzekering", *Medi-Ius* 2001, afl. 3, 15-21.

Bevoegdheid van de politierechtbank

- B. CATTOIR, "Bijzondere procesrechtelijke aspecten van procedures in verband met vergoeding van schade naar aanleiding van verkeersongevallen", *T.A.V.W.* 1997, 3-19.
- L. SOETEMANS, "Bevoegdheid en werking van de politierechtbank", *R.W.* 1999-2000, 1209-1228.
- H. DE STEXHE, "Accidents de circulation. Compétence et procédure", in X. (ed.), *L'indemnisation des usagers faibles de la route* 2002, 15-48.

Zetelend als strafrechter

- C. DE ROY, "Art. 29bis W.A.M.-wet en de bevoegdheid van de politierechter in zijn hoedanigheid als strafrechter: de discussie definitief beslecht?", *R.W.* 2002-03, afl. 24, 937-939.
- R. SIERENS, « Strafrechtelijk bevoegdheid van de politierechtbank », *T.A.V.W.* 2002, afl. 2, 114-119.
- J. NIJS, "Les héritiers peuvent-ils agir devant la juridiction pénale sur base de l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de las responsabilité en matière de véhicules automoteurs? », *De Verz.* 2003, afl. 4, 758-759.

Zetelend als burgerlijke rechter

Terugbetaling van aan het slachtoffer uitgekeerde bedragen

Subrogatie van de verzekeraar tegen de aansprakelijke derden

- J. PETITAT, "Actuele rechtspraak inzake de regresvordering uit het verzekeringsrecht", in X. (ed.), *De Praktijkjurist* 2001, 111-163.
- N. SIMAR en J. TINANT, "Accident de la circulation. Les recours", in X. (ed.), *L'indemnisation des usagers faibles de la route* 2002, 177-206
- H. ULRICHTS, "Verzekeraars riskeren twee keer te betalen", *Juristenkrant* 2003, afl. 64, 8.
- I. BOONE, "De verschillende belangen van slachtoffers en regresnemers: uitgangspunt voor een verschillend aansprakelijkheidsrecht?", *T.P.R.* 2003, afl. 3, 929-1011.
- I. BOONE en G. JOCQUE, "Het verhaal van de W.A.M.-verzekeraar voor zijn uitgaven op grond van artikel 29bis W.A.M.", *V.A.V.* 2005, afl. 2, 83-96.

Verhaalsvordering van de verzekeraar tegen de eigen verzekerde

- C. IDOMON, "Art. 29bis van de W.A.M.-wet en de regresvordering van de verzekeraar", *R.W.* 2001-02, 425-428.

Verjaring

- G. JOCQUE, "Verjaring van de vordering op grond van artikel 29bis W.A.M.", *R.A.B.G.* 2005, afl. 1, 70-73.

Versnelde vergoedingsregeling

- H. ULRICHTS, "Typebrieven parket niet te rijmen met snelle schaderegeling", *Juristenkrant* 2003, afl. 61,4.
- L. BREWAEYS, "Enkele belangrijke wijzigingen in het verkeersreglement en de afhandeling van schadegevallen door de verzekeraar", *Verkeersrecht* 2003, afl.3, 84-86.

Internationale verkeersongevallen

- C. VAN SCHOUBROECK, "Traffic Accident Compensation in Belgium: an example for Europe?", *MJ* 2003, afl. 2, 119-213.
- C. BARBE, "L'indemnisation automatique d'accidents de la circulation en droit international privé", *R.G.A.R.* 2004, afl. 10, 13.941.