

VII. SOCIAAL RECHT

Het verband tussen art.18 van de Arbeidsovereenkomstenwet en de wettelijke aansprakelijkheidsverzekering van motorvoertuigen

Steven De Keyser

De wetgever heeft altijd het slachtoffer van een auto-ongeval maximaal willen beschermen. De inwerkingtreding in 1978 van het artikel 18 van de WAO heeft deze veiligheid van het slachtoffer in het gedrang gebracht: dit artikel stelt de werknemer in uitvoering van zijn arbeidsovereenkomst slechts aansprakelijk voor bedrog, zware fout en gewone fout die eerder gewoonlijk dan toevallig voorkomt. Hoe heeft de rechtspraak het geval van de gewone toevallige fout terzake geregeld? Welke zijn de verhoudingen van art. 18 WAO met de wettelijke aansprakelijkheidsverzekering voor motorvoertuigen? Dit artikel antwoordt op deze voor de betrokkenen belangrijke vragen.

Le législateur a toujours voulu protéger le mieux possible les victimes d'accidents de la route. Lors de l'entrée en vigueur de l'article 18 de la loi de 1978 sur les contrats de travail, on a craint que cette protection ne fût mise en danger. Cette disposition ne prévoit en effet la responsabilité de l'employé qui agit dans le cadre de son contrat qu'en cas de dol, de faute lourde ou de faute simple mais habituelle. Comment la jurisprudence traite-t-elle le cas de la simple faute occasionnelle en la matière? Quels sont les rapports entre l'article 18 et la loi sur l'assurance automobile obligatoire? Cet article entreprend de répondre à ces questions vitales pour les intéressés.

The legislator always tried to render maximum protection to the victims of motoraccidents. The coming into force in 1978 of article 18 of the Law on Labourcontracts has put this security in danger: this article stipulates that the employee in execution of his labourcontract will only be held liable in case of fraud or when his fault is either grave or regular. How does the judicial opinion handle the simple fault? What is the relation between the said article 18 and the legal liability-insurance for motorcars? This article answers to these questions which are very important for the individuals concerned.

§1. INLEIDING

Elke dag opnieuw gebeuren er een pak verkeersongevallen. Sommige beperken zich tot stoffelijke schade, andere brengen ook lichamelijke verwondingen met zich mede. In feite is men meer en meer gaan wennen aan het verschijnsel "ongeval". Men rekent er enerzijds op dat men als slachtoffer vergoed zal worden en dat men in geval van burgerlijke aansprakelijkheid anderzijds, gedekt wordt door een verzekering.

In zekere zin is dit relatief "behoorlijk gevoelen" ook te begrijpen, er zijn immers een flink aantal beschermende maatregelen getroffen. Nochtans zal men in bepaalde situaties niet zo makkelijk een ongeval vergeten.

Niet alleen menselijk leed, maar ook diverse andere omstandigheden kunnen roet in het eten gooien. Wat als diegene die aanleiding gaf tot het ongeval immers dronken, niet verzekerd, ... was?

De wetgever heeft ook in die gevallen het slachtoffer maximaal willen beschermen. Toen in 1978 het artikel 18 van de Wet op Arbeidsovereenkomsten van kracht werd, vreesde men evenwel dat in deze relatieve veiligheid van het slachtoffer een serieuze barst was gekomen. Wat zou er immers gebeuren indien men door een bestelwagen - bestuurd door een werknemer in uitvoering van zijn arbeidsovereenkomst - gegrepen werd zonder dat deze werknemer met opzet handelde of zonder dat hij een grove fout of gewone fout die eerder gewoonlijke dan toevallig voorkomt beging, maar wel een toevallige gewone fout. Dergelijke fout geeft volgens art. 18 van de Wet op Arbeidsovereenkomsten immers geen aanleiding tot aansprakelijkheid in hoofde van de werknemer. En zelfs als hij een eerder gewoonlijke dan wel toevallige fout had begaan, hoe zou men dat bewijzen?

De situatie werd opnieuw duidelijker na enkele rechterlijke uitspraken, waardoor de rechtspraak de gevolgen van de ongelukkige redactie van art. 18 temperde en de slachtoffers opnieuw een grotere rechtszekerheid zijn gaan genieten.

Daarnaast heeft de Wet van 3 juli 1978 ook effect gehad op het verhaalrecht.

Ik denk hierbij aan de eventuele regresvorderingen van de werkgever, evenals deze van de verzekeraar in het kader van de Wettelijke Aansprakelijkheidsverzekering voor motorvoertuigen.

Bij dit alles mag men evenwel niet uit het oog verliezen dat art. 18 van de Wet op Arbeidsovereenkomsten hoofdzakelijk bedoeld was om de rechtspositie van de werknemer te versterken en diens bescherming uit te breiden, zonder dat men daarbij de reeds bestaande bescherming van de gewone weggebruiker wou aantasten.

§2. ARTIKEL 18 WET OP ARBEIDSOVEREENKOMSTEN (1)

Art. 18 bepaalt: "In geval de werknemer bij uitvoering van zijn overeenkomst de werkgever of derden schade berokkent is hij enkel aansprakelijk voor zijn bedrog en zijn zware schuld. Voor lichte schuld is hij enkel aansprakelijk als deze bij hem eerder gewoonlijk dan toevallig voorkomt. Op straffe van nietigheid mag niet afgeweken worden van de bij eerste en tweede lid vastgestelde aansprakelijkheid, tenzij, en alleen wat de aansprakelijkheid tegenover de werkgever betreft, bij een door de Koning algemeen bindend verklaarde collectieve arbeidsovereenkomst..." (2).

A. Historische situering

In art. 8 van de Wet van 10 maart 1900 (3) werd voorzien dat de werknemer aan zijn verplichting tot teruggave van gerei en ongebruikte grondstoffen tekortkwam in geval van gebrekkig werk, verkeerde aanwending, vernietiging of teloorgang van dit gerei of deze ongebruikte grondstoffen. In art. 9 van dezelfde wet werd de aansprakelijkheid van de werknemer beperkt in geval van teloorgang of het versleten zijn tengevolge van een normaal gebruik van de zaak. Evenmin zou de werknemer aansprakelijk kunnen gesteld worden voor het verlies voortkomende uit toeval, noch voor gebrekkig werk na aanvaarding.

De Wet van 4 maart 1954 (4), art. 4 bepaalde dat de werknemer voor lichte schuld slechts aansprakelijk is, wanneer deze in zijnen hoofde eerder gewoonlijk dan toevallig voorkomt.

In 1978 werd de exoneratie van aansprakelijkheid van de werknemer nogmaals uitgebreid. Het is voornamelijk deze laatste wijziging die relevant is voor dit werk.

De aanpassing betrof essentieel drie punten :

- 1° Nu geldt de exoneratie ook ten aanzien van derden, vroeger gold ze enkel ten aanzien van de werkgever (5).
- 2° De categorie van zaken waarop de exoneratie slaat werd uitgebreid tot personen en goederen in het algemeen en betreft niet langer enkel de limitatief opgesomde goederen van de werkgever.
- 3° De bepalingen van art. 18 van de Wet op Arbeidsovereenkomsten (W.A.O.) hebben een dwingend karakter, er kan in principe - behoudens de uitzondering in art. 18 zelf bepaald - niet van afgeweken worden.

(1) *Ommil.*, 1978, II, nr. 597 en B.S., 22 augustus 1978.

(2) de verdere bepalingen van art. 18 zijn voor dit werk niet relevant.

(3) B.S., 14 maart 1900.

(4) B.S., 12 maart 1954.

(5) Zie o.m. DENIS, P., "La Loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats d'emploi", *Ann. Droit Louvain*, 1978, 386.

den. De vroegere wetgeving werd als aanvullend recht beschouwd (6) (7).

Nochtans was er ook reeds art. 34 van de Wet van 21 november 1969 (8), inzake de verantwoordelijkheid van de werknemers, waarin de vroegere wetgeving aangevuld werd, teneinde overeenkomsten te verhinderen die zouden afwijken van de principes van art. 8 van de Wet van 1900 en art. 5 van de gecoördineerde wetten. De overeenkomsten die een zwaardere verantwoordelijkheid opleggen aan de werklieden en bedienden zouden voortaan nietig verklaard worden.

Uit deze korte historische schets mag besloten worden dat de relevantie van deze wetgeving voor het verkeersrecht slechts ontstaan is in 1978. Pas sinds dan immers geldt de exoneratie ook t.a.v. derden (9). En het is juist de situatie van de derde - slachtoffer van een verkeersongeval - die ons hier interesseert. Welke rechten heeft de derde, welke wegen kan hij bewandelen?

B. Situering in de problematiek

Het lijkt voor vele auteurs dat art. 18 W.A.O. in verband dient gezien te worden met art. 1384, 3° lid B.W.: "... De meester en zij die anderen aanstellen (zijn aansprakelijk) voor de schade die door hun dienstboden en aangestelden veroorzaakt (zijn) in de bediening waartoe zij hun gebezigd hebben..."

Art. 1384, 3° lid B.W. legt de werkgever dus een plicht op tot vergoeding van de schade aan bepaalde derden, nl. zij die het slachtoffer zijn van een onrechtmatig handelen (lichtste fout voldoende) van zijn werknemer. Art. 18 en de vroegere wetgeving geven dan aan in welke mate de werkgever een regresvordering op de werknemer heeft (10) (11).

De werkgever zal heden enkel een regresvordering hebben in geval van :

(6) Noot onder Vred. Leuze, 25 mei 1981, R.G.A.R., 1982, nr. 10463.

(7) NAESSENS, A., "Verplichtingen en aansprakelijkheid van werkgevers en werknemers" in *Handleiding bij W.A.O.*, Antwerpen, Kluwer, 1978, 67-69.

(8) *Omnil.*, 1970, I, nr. 28.

(9) Wel is het zo dat een verkeersongeval vroeger reeds relevant was in de mate dat een werknemer schade toebrengt aan de wagen van zijn werkgever, maar daar ga ik hier niet op in.

(10) Met regresvordering wordt hier bedoeld dat de werkgever, die op basis van 1384, 3° lid B.W. gehouden is tot vergoeding van de schade veroorzaakt door zijn werknemer, in bepaalde omstandigheden deze uitgaven op de werknemer kan verhalen.

(11) "De wet van 3 juli 1978 betreffende de A.O. vindt slechts toepassing t.a.v. de verhouding tussen aangestelde en werkgever in het raam van het arbeidscontract en heeft geen ander oogmerk dan de werkgever de mogelijkheid te ontzeggen zich tegen de werknemer te keren om terugbetaling te bekomen van de sommen die hij zou hebben uitgekeerd aan derden als vergoeding van de schade die zij ondergingen wegens de daad van zijn aangestelde." uit Vred. Leuze, 25 mei 1981, R.G.A.R., 1982, nr. 10463.

- bedrog
 - zware schuld
 - lichte schuld die eerder gewoonlijk dan wel toevallig voorkomt.
- Wat betekenen deze woorden evenwel?

1. *Bedrog*

Het lijkt me niet nodig lang stil te staan bij deze grond voor regres. Het is immers weinig waarschijnlijk dat bedrog relevant is voor de hier behandelde problematiek. Heel beknopt kan men stellen dat bedrog essentieel bestaat in een intentioneel element, nl. er moet de bedoeling geweest zijn tot het plegen van de handeling die bedrog uitmaakt. Het hoeft geen verder betoog dat dergelijke "bedoeling" zelden of nooit aanwezig zal zijn bij verkeersongevallen van werknemers in uitvoering van hun opdracht.

2. *Zware schuld* (12)

Op aandringen van de Nationale Arbeidsraad werd in de Memorie van Toelichting van de nieuwe wet het begrip "zware schuld" verduidelijkt. Zo werd eraan herinnerd dat, volgens de rechtspraak, de strafrechtelijk gesanctioneerde misdrijven - in het bijzonder die ingevolge verkeersongevallen - niet noodzakelijk beantwoorden aan de bepaling van zware schuld. Het begrip zware schuld is ook niet zomaar gelijk te stellen met dringende reden. Het begrip zware schuld heeft betrekking op de burgerlijke aansprakelijkheid. De dringende reden maakt een tekortkoming bij de uitvoering van de arbeidsovereenkomst uit, die elke samenwerking tussen werkgever en werknemer onmiddellijk en definitief onmogelijk maakt.

Colens en Colens (13) geven als voorbeeld van hoe zware fout wordt geëvalueerd in het geval van een boekhouder. Ze stellen dat het licht tekort in de kassa van de boekhouder - indien komt vast te staan dat dit tekort niet opzettelijk is, toestand die bedrog zou uitmaken - slechts een lichte fout is. Ze stellen verder dat een zwaar tekort in de kassa in beginsel een zware fout uitmaakt, daar de boekhouder er zich in normale omstandigheden direkt bewust had van dienen te zijn.

Taquet en Wantiez (14) stellen dat strafrechtelijke inbreuken - in het bijzonder zij die auto-ongevallen veroorzaken - niet noodzakelijk beantwoorden aan het begrip "zware fout" (15).

(12) Cfr. Advies Nat. arbeidsraad, nr. 325 van 28 mei 1980, Memorie van Toelichting, *Parl. St.*, Senaat, 1974, nr. 381/1, Advies Raad van State, *Parl. St.*, Senaat, 1974, nr. 381/1.

(13) COLENS, A. en COLENS, M., *Le contrat d'emploi*, Brussel, Larcier, 1980, 457p.

(14) TAQUET, M. en WANTIEZ, C., "La loi sur les contrats de travail", *J.T.T.*, 1978, 289.

(15) zie o.m. Cass., 17 oktober 1960, *Pas.*, 1961, I, 176, Brussel, 19 oktober 1962, *Pas.*, 1962, II, 121.

anders: Vred. Deurne, 8 mei 1981, *R.G.A.R.*, 1982, nr. 10462.

Bovendien bepalen ze dat er geen zware fout is indien het gebruik van het defecte materiaal opgelegd werd door de werkgever.

Van belang is ook een beslissing van het Vrederecht te Deurne in 1981 (16) die stelt dat de omstandigheid dat verweerder een zware inbreuk op de verkeerscode beging moet gelijkgesteld worden met *zware* fout in de zin van art. 18 W.A.O..

Hoën(17) geeft een serie gevallen uit de rechtspraak en gaat op basis daarvan pogen te definiëren wat zware fout betekent. Hij stelt dat zware fout de niet-intentionele maar dermate zware fout uitmaakt dat ze aan de dader geen verontschuldiging laat. De dader heeft bij de uitvoering van zijn verplichtingen bepaalde zorgen die een normaal persoon niet nalaat, wèl nagelaten.

Belangrijk bij de interpretatie van bedrog, zware schuld en repetitieve fout is dat de bewijslast hiervan bij degene die zich tegen de werknemer richt, ligt. Dit kan zowel de werkgever in een regresvordering, als bv. het slachtoffer in een rechtstreekse vordering zijn. Op de werknemer rust immers een vermoeden van goede trouw.

Het is ook niet onbelangrijk er aan te herinneren dat het niet de grootte van de schade, maar wel de aard van de fout is die aan de basis ligt van het onderscheid tussen grove en lichte fout. Het is dus mogelijk dat de lichte fout - voor zover ze accidenteel is - een belangrijke schade veroorzaakt en dit zonder dat de aansprakelijkheid van de werknemer zou ingeroepen kunnen worden.

3. *Lichte schuld die eerder gewoonlijk dan toevallig voorkomt*(18) stelt dat de repetitiviteit van een fout steeds een feitenkwestie is. Zo werd bv. de gewoonte niet afgeleid uit het feit dat een taxi in twee jaar een tiental maal geaccidenteerd raakte, vermits het niet vaststaat dat de chauffeur telkenmale een fout beging(19).

C. Situatie van de derde-slachtoffer

In het geval van schade veroorzaakt door een werknemer aan een derde, zal deze laatste nog wel een beroep kunnen doen op een vergoeding, doch de werkwijze is sinds 1978 enigszins gewijzigd. Voor 1978 kon men zich

Brussel, 19 oktober 1962, *Pas.*, 1962, II, 121.

anders: Vred. Deurne, 8 mei 1981, R.G.A.R., 1982, nr. 10462.

(16) Vred. Deurne, 8 mei 1981, R.G.A.R., 1982, nr. 10462.

(17) HOËN, H., "L'article 18 de la loi du 3 juillet 1978, relative aux contrats de travail et la responsabilité suivant les articles 1382 à 1384 du Code Civil", *J.T.T.*, 1983, 239-243.

(18) Zie bv. Brussel, 1 april 1981, R.G.A.R., 1982, nr. 10460: "De omstandigheid dat een aangestelde die een verkeersongeval veroorzaakt, eerder reeds 2 minnelijke schikkingen m.b.t. het verkeer kreeg, kan niet volstaan om aan het foute gedrag het karakter van de gewoonte te verlenen, vereist door art. 18 van de Wet van 3 juli 1978 betreffende...".

(19) Wrr. Brussel, 19 september 1959, R.D.S., 1061, p. 87.

in principe zonder al te veel problemen beroepen op art. 1382 B.W. in zijn vordering tegen de werknemer. Of men kon zich op basis van de fout (ook lichtste) van de werknemer aan de hand van art. 1384, 3° lid B.W. rechtstreeks richten tot de werkgever. Nu lijken deze vorderingen op het eerste zicht te vervallen of althans fel bemoeilijkt te worden door art. 18 W.A.O.. Vandaar dan ook de felle reactie o.m. in de rechtsleer (20).

Sinds het cassatiearrest van november 1981 is er evenwel veel duidelijker geworden. In dit arrest wordt immers bepaald dat alhoewel de aansprakelijkheid van de werknemer door art. 18 W.A.O. beperkt wordt, dit geen effect heeft op de aansprakelijkheid van de werkgever voor de fouten van zijn werknemer. De werkgever blijft dus zoals vroeger aansprakelijk voor de fout begaan door zijn werknemer en dit op basis van art. 1384, 3° lid B.W..

Het arrest bepaalde o.m. "L'exonération de responsabilité du préposé en cas de faute légère ne présentant pas un caractère habituel prévue par l'article 18 de la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail est dérogatoire au droit commun. Cette exonération de responsabilité est personnelle au préposé, elle n'exclut pas la responsabilité civile de l'employeur" (21).

Ook vóór het cassatie-arrest van 18 november 1981 lijkt het me dat in de rechtspraak de mogelijkheid tot vordering van de werkgever steeds open is gehouden. Zo o.m. de politierechter van Hasselt die reeds in 1980 (22) stelde:

"Het ware nuttig geweest dat de echtelieden Goevelen-Machiels ook de werkgeefster in zake zouden geroepen hebben".

Ook Passier (23) onderstreepte reeds in 1980 dat art. 18 W.A.O. geen afbreuk doet aan de aansprakelijkheid van de werkgever op basis van 1384, 3° lid B.W.: "En un mot, il demeure possible à celui qui se prétend lésé par un acte qualifié d'infraction commis par un travailleur pendant son service au profit de l'employeur de lancer citation directe contre eux. Il reste ainsi possible à la victime de choisir une voie plus rapide de dédommagement. Les difficultés posées par l'application de l'article 18 de la loi du 3 juillet 1978 ne doivent donc pas être exagérées".

De kritiek van Mahieu is evenwel terecht als men door bepaalde omstandigheden (bv. faillissement van werkgever) zich niet meer kan richten tot de werkgever en men zich rechtstreeks tot de werknemer wendt. Dan heeft men niet enkel te maken met een zwaar beperkte aansprakelijkheid van de werknemer, maar tevens met meer praktische problemen zoals het uitma-

(20) zie o.m. MAHIEU, M., noot onder Corr.Nijvel, 16 mei 1980, R.G.A.R., 1981, nr. 10308.

(21) Cass., 18 november 1981, R.W., 1982-83, 859 en R.G.A.R., 1982, nr. 10459.

(22) Pol. Hasselt, 6 oktober 1980, R.G.A.R., 1982, nr. 10448.

(23) Pol. Hasselt, 6 oktober 1980, R.G.A.R., 1981, 10308.

ken van wat "lichte schuld die eerder gewoonlijk dan wel toevallig voorkomt" in de concrete arbeidsverhouding betekent.

Aandacht verdient ook de stelling dat degene die burgerlijk aansprakelijk is voor de penaal vervolgte daden van het schadeverwekkend misdrijf voor de strafrechter in schadevergoeding kan worden aangesproken (24). Dit betekent dat men penaal de werknemer-dader zou kunnen vervolgen, en tegelijkertijd ook de werkgever-burgerlijk aansprakelijke tot schadevergoeding zou kunnen aanspreken. En deze beide vorderingen zouden in één en hetzelfde rechtsgeding kunnen worden ingesteld (25).

Mij lijkt het trouwens billijk dat de werkgever in de eerste plaats wordt aangesproken. Niet alleen omdat hij de economisch sterkste partij is, maar ook omdat men onmogelijk kan negeren dat hij de werknemer in dienst nam en aanstelde. Hij dient dan ook in zekere mate het risico en de gevolgen van zijn keuze te dragen. Bovendien is hij niet volkomen machteloos: art. 18 verschaft hem in 3 welomschreven gevallen een verhaalrecht (26).

D. Kort overzicht van rechtspraak m.b.t. art. 18 W.A.O.

1. *Politierechtbank Hasselt, maart 1979 (27).*

De *rechter* bepaalde o.m. "In geval van strafrechtelijke vervolgingen is het ongeluk veroorzaakt door de werknemer tijdens het gebruik van zijn voertuig niet voldoende om zijn zware schuld of bedrog af te leiden".

2. *Corr. Nijvel, mei 1980 (28).*

Feiten: chauffeur van een vleeswarenfabriek veroorzaakt in dienst een verkeersongeval;

De *rechter* bepaalde o.m.: "Overwegende dat de gewoonte voortvloeit uit de herhaling van misstappen, het verkeerd gebruik, of de vernieling die in hoofde van de werknemer eigenlijk een houding verraadt. Het is niet vereist dat dezelfde lichte fout zich vaak voordoet. Ook verschillende fouten of fouten begaan op verschillende wijze kunnen de gewoonte bedoeld in art. 18 W.A.O. uitmaken. Overwegende evenwel dat deze ook niet te verschillend mogen zijn van elkaar, daar het in dat geval moeilijk zal zijn om het gebrek aan professioneel bewustzijn van de werknemer aan te tonen" (eigen vertaling).

(24) zie o.m. VAN ROYE, R., *Manuel de la partie civile*, Brussel, Larcier, 1956, 1192 p.

(25) Denken we ook aan de uitspraak in 1980 van de politierechtbank te Hasselt die impliciet deze stelling bevestigt.

(26) Vred. Leuze, 25 mei 1981, R.G.A.R., 1982, nr. 10448.

(27) Pol. Hasselt, 9 maart 1979, J.T., 1979, 302.

(28) Corr. Nijvel, 16 mei 1980, R.G.A.R., 1981, nr. 10308.

3. *Politierechtbank Hasselt, oktober 1980 (29).*

Feiten : werknemer voert met zijn voertuig een manoeuvre uit en heeft daarbij verzuimd andere voertuigen te laten voorgaan. Eisers dagvaarden enkel de werknemer.

De *rechter* bepaalde o.m. "Al is de verkeerstechnische fout in hoofde van de werknemer bewezen en ook dat hij onvrijwillig letsel aan een derde heeft toegebracht, dan nog is de civiele eis tegen hem ongegrond. Inderdaad hij kan zich beroepen op art. 18 der wet van 3 juli 1978 over de arbeidsovereenkomsten, waarbij de werknemer van verantwoordelijkheid jegens derden wordt vrijgesteld behoudens bedrog of zware fout of bij eerder gewoonlijk dan toevallig voorkomende lichte schuld. In casu schijnt de rechtstreeks gedaagde werknemer een voorzichtig weggebruiker te zijn (blanco strafregister) en is het ongeval vrij banaal nu het aan iedereen kan overkomen. Het wijst niet op een grove miskennis van zijn plichten als arbeider of weggebruiker. Het ware nuttig geweest dat echtelieden Goeleven-Machiels ook de werkgeefster van betichte in zake zouden geroepen hebben".

4. *Corr.Nijvel, oktober 1980 (30).*

Feiten : werknemer in dienst ligt aan de basis van een ongeval door zijn plots vertrek met een bestelwagen. Een aankomende wagen diende immers geweldig te remmen om niet in aanrijding te komen met de bestelwagen. De *rechter* bepaalde o.m. : "Bij ontstentenis aan bedrog of zware schuld brengt de werknemer die handelt in het raam van de uitoefening van zijn contract zijn aansprakelijkheid niet in het gedrang t.o.v. derden."

5. *Brussel, april 1981 (31).*

De *rechter* bepaalde o.m. : "De omstandigheid dat een aangestelde, die een verkeersongeval veroorzaakt, eerder reeds twee minnelijke schikkingen m.b.t. het verkeer kreeg, kan niet volstaan om het foute gedrag het karakter van de gewoonte te verlenen, vereist door art. 18 W.A.O.. Het regime van vrijstelling van burgerlijke aansprakelijkheid dat art. 18 W.A.O. vestigt en dat de door de wet verplichte civiele verantwoordelijkheid van de aangestelde meebrengt, verhindert niet, noch in rechte, noch in feite dat het vermoeden van burgerlijke aansprakelijkheid van de lasthebber voor de onopzettelijke foutieve daad van zijn aangestelde effect blijft sorteren".

(29) Pol. Hasselt, 6 oktober 1980, R.G.A.R., 1982, nr. 10448.

(30) Corr. Nijvel, 20 oktober 1980, R.G.A.R., 1981, nr. 10349.

(31) Brussel, 1 april 1981, R.G.A.R., 1982, nr.10460.

6. *Brussel, mei 1981 (32).*

Feiten : inhalen van drie vrachtwagens waarvan de middelste alle vereisten voor het uitwijken naar links had vervuld. De inhaler had dit evenwel niet gemerkt. Dit niet merken werd door de rechter geweten aan overdreven snelheid.

De *rechter* bepaalde o.m. : "Overwegende dat de W.A.O., die zoals in art. 1 aangekondigd, tot voorwerp heeft de modaliteiten van het arbeidscontract vast te leggen, nochtans niet het verlenen van strafrechtelijke immuniteit tot gevolg heeft, noch het opheffen van de regels van openbare orde betreffende de saisine van de rechter, noch de wijziging van de artikelen 1382 e.v. van het B.W."

7. *Vred. Deurne, mei 1981 (33).*

Feiten : aan de uitrit van een bedrijf staat een file stilstaande wagens. De aangestelde van een firma wil naar links afslaan en rijdt daarom door een opening tussen de file. Doch op het ogenblik dat hij op de goede rijstrook terecht komt, wordt hij aangereden door een wagen die de stilstaande file voorbijstak. Er was evenwel een witte doorlopende lijn.

De *rechter* bepaalde o.m. : "Daarentegen heeft de verweerder op de hoofdeis een zware overtreding begaan, die tevens de oorzaak was van de schade ; meteen is tevens de zware fout in hoofde van verweerder op hoofdeis bewezen, waaruit volgt, enerzijds dat hij geen aanspraak kan maken op de aansprakelijkheidsbeperking voorzien door art. 18 W.A.O., anderzijds..."

8. *Vred. Leuze, mei 1981 (34).*

Feiten : bromfietser die een vuilnisman die de straat wil oversteken, en plots van achter een vuilniswagen opduikt, omver rijdt.

De *rechter* bepaalde om. : "De W.A.O. vindt slechts toepassing t.a.v. de verhouding tussen aangestelde en werkgever in het raam van het arbeidscontract, en heeft geen ander oogmerk dan de werkgever te ontzeggen zich tegen de werknemer te keren om terugbetaling te bekomen van de sommen die hij zou hebben uitgekeerd aan derden als vergoeding van de schade die zij ondergingen wegens de daad van zijn aangestelde".

(32) Brussel, 7 mei 1981, R.G.A.R., 1982, nr.10461.

(33) Vred. Deurne, 8 mei 1981, R.G.A.R., 1982, nr. 10462.

(34) Vred. Leuze, 25 mei 1981, R.G.A.R., 1982, nr. 10463.

9. *Cass., november 1981 (35).*

Feiten: het betrof een zekere werknemer "Cado" die in de uitvoering van zijn arbeidsovereenkomst een lichte fout beging, die echter niet het karakter van gewoonte heeft.

De *rechter* bepaalde o.m. "Overwegende dat de aansprakelijkheidsuitsluiting van de aangestelde in geval van lichte fout die niet het karakter heeft van gewoonte, zoals voorzien door art. 18 W.A.O., van het gemene recht afwijkt. Deze uitsluiting van de aansprakelijkheid betreft de aangestelde persoonlijk en sluit meteen de burgerlijke aansprakelijkheid van de werkgever niet uit".

10. *Brussel, januari 1983 (36).*

Feiten: een werknemer die een andere werknemer in opdracht van zijn werkgever vervoerde beging een ongeval.

De *rechter* bepaalde o.m. "Wanneer werknemers die op weg naar of van hun werk vervoerd worden in een auto, bestuurd door een andere werknemer van hun werkgever, verwondingen hebben opgelopen bij een verkeersongeval dat door de bestuurder van de wagen is veroorzaakt, kunnen zij hem daarvoor schadeloosstelling vorderen naar gemeen recht. De arbeidsongevallenverzekeraar die hen heeft vergoed, kan tot beloop van wat hij heeft betaald, op dezelfde wijze een vordering instellen tegen de bestuurder. Die vorderingen zijn ongegrond wanneer ten laste van de bestuurder niet het bewijs is geleverd van bedrog, zware schuld of lichte schuld die eerder repetitief is.

Dat dit bewijs niet geleverd is neemt niet weg, dat de getroffen en hun vordering tegen de werkgever kunnen instellen. De arbeidsongevallenverzekeraar kan evenwel geen verhaal uitoefenen tegen de werkgever, daar deze zijn verzekerde is. De getroffen werknemers hebben eveneens een eigen recht tegen de W.A.M.-verzekeraar (37) van het voertuig en daaraan staat niet in de wet de omstandigheid dat hun vordering tegen de bestuurder ongegrond is (38).

11. *Politierechtbank Hasselt, maart 1983 (39)*

Feiten: bestuurster Wit-Gele Kruis heeft een ongeval met eigen wagen, in uitvoering van haar arbeidsovereenkomst, waarbij o.a. een stagiair in de wagen verwondingen oploopt.

(35) Cass., 18 november 1981, R.G.A.R., 1982, nr. 10459.

(36) Brussel, 26 januari 1983, R.W., 1983-84, 169.

(37) W.A.M. = Wettelijke Aansprakelijkheidsverzekering voor Motorvoertuigen.

(38) "Legt reeds een serieuze band met de W.A.M.!"

(39) Pol. Hasselt, 2 maart 1983, R.W., 1983-84, 309.

De rechter bepaalde o.m. : "De tussenkomst van de verzekeraar van de werknemer ten behoeve van een houder van het voertuig doet de clause bonus malus spelen en houdt financiële consequenties in voor de werknemer. Dient er niet te worden gesteld dat art.18 W.A.O. zich evenzo tegen de financiële belasting van de werknemer verzet en dat de Wet van 1978, de wet van 1956 op dit punt tegensprekt en opheft. De rechtbank meent te moeten stellen van wel. Art. 18 W.A.O. heeft ook de onrechtstreekse gevolgen van fout door de werknemer geweerd. Anderzijds dient het afsluiten van een specifieke verzekering door het Wit-Gele Kruis van Limburg bij de R.B. in een zinvol kader te worden gesitueerd. Dit kan enkel wanneer men - zoals hogere motieven doen besluiten - aanneemt dat de eigen autoverzekeraar van de werknemer geen dekking dient te verlenen. Anders besluiten herleidt de zogeheten complementspolis tot een nutteloze geldklopperij, hetgeen niet denkbaar is op een zo gereglementeerde en gecontroleerde verzekeringsmacht als in België".

E. Het toepassingsgebied van de W. 3 juli 1978

In principe is het arbeidsrecht van toepassing op werknemers in ondergeschikt verband. Het arbeidsrecht is evenwel normalerwijze niet van toepassing op ondergeschikte arbeid die geschied in dienst van de staat, de provincies, de gemeenten, de openbare instellingen of de openbare diensten. Daarvoor geldt het administratief recht, nl. het recht betreffende het openbaar ambt. Dit laatste is evenwel slechts een algemene regel waarop uitzonderingen zijn. Aldus is de W.A.O. van toepassing op werknemers van het Rijk voor zover hun toestand niet statutair geregeld is (40). Volgens Fagnart (41) en Delvaux (42) heeft deze regeling dus een discriminatie tot gevolg.

F. Bijkomende interpretatiemoeilijkheden m.b.t. art. 18

- Wat is de draagwijdte van "werknemer" in dit artikel?
Voor Blanpain (43) is werknemer een generieke term voor diegene die verbonden is door een arbeidsovereenkomst.
- Wat verstaat men onder "bij uitvoering van zijn overeenkomst (44)"?

(40) BLANPAIN, R., *Schets van het Belgisch Arbeidsrecht*, Brugge, Die Keure, 1984, 371 p.

(41) FAGNART, J.-M., "Les faits générateurs de responsabilité. Aperçu des tendances actuelles." in *Responsabilité et Réparation des dommages*, Jeune Barreau de Bruxelles, 1983, 72.

(42) DELVAUX, P.H., "Les immunités civiles créées par la loi des accidents de travail, en liaison avec l'article 18 de la loi du 3 juillet 1978 et les principes régissant le cumul des responsabilités", *R.G.A.R.*, 1984, nr. 10812.

(43) BLANPAIN, R., *Schets van het Belgisch Arbeidsrecht*, Brugge, Die Keure, 1984, p. 24.

(44) Over begrip arbeidsongeval leze men VAN LANGENDONCK, J., *Handboek Sociale Zekerheid*, deel I, Leuven, Acco, 1985, p. 102-117.

Aangezien art. 18 W.A.O. in verband met art. 1384, 3° lid B.W. dient te worden gezien komt het me voor dat het begrip "bij uitvoering van zijn overeenkomst" dezelfde draagwijdte heeft in beide artikelen. Voor de interpretatie van dit artikel kan men zich best beroepen op de rechtspraak i.v.m. 1384 B.W. aangezien deze veel uitgebreider is.

Volgens Dekkers (45) en De Page (46) zou deze clausule in art. 1384 B.W. als een beperking gezien dienen te worden. Nochtans blijkt uit een beschouwing van de rechtspraak dat deze "beperking" zeer ruim wordt geïnterpreteerd (volgens sommigen zelfs té ruim) (47).

Terecht merkt Kruithof op (48) dat deze zeer ruime interpretatie moeilijk te rijmen valt met de vaak gehoorde stelling dat art. 1384, B.W. eng dient geïnterpreteerd te worden, omdat het een uitzonderingsregeling t.a.v. de artikelen 1382-1383 B.W. in het leven zou roepen. Het lijkt me hier in de uiteenzetting echter niet nodig zeer diep in te gaan op de problematiek van "de uitvoering van de overeenkomst". Voor een beknopte en goede uiteenzetting leze men o.m. Kruithof (49)

G. Conclusie (50)

Samenvattend kan men stellen dat art. 18 W.A.O. de aansprakelijkheid van de private werknemer beperkt. De derde - slachtoffer van de schade die veroorzaakt wordt door de fout van de werknemer - ondervindt evenwel geen echt nadeel van deze aansprakelijkheidsbeperking. Het art. 1384, 3° lid blijft immers ongewijzigd van toepassing. De werkgever draagt wél een zwaardere last ten gevolge van art. 18, de regresvordering op de werknemer wordt immers beperkt (51).

(45) DEKKERS, R., *Handboek van Burgerlijk Recht*, II, Brussel, Bruylant, 1971, nr. 257.

(46) DE PAGE, H., *Traité élémentaire de droit civil belge*, II, Brussel, Bruylant, 1964, nrs. 901 en 990.

(47) Cass. 7 februari 1969, *Arr. Cass.*, 1969, 545.

feiten: geval waarin een taxichauffeur met zijn dienstwagen een persoon vervoerde buiten zijn dienst en een ongeval had.

De *rechter* bepaalde o.m.: "Om een schade te kunnen beschouwen als veroorzaakt in de bediening waartoe de aangestelde werd gebezigd, niet vereist is dat de onrechtmatige daad tot de bediening zelf van de aangestelde zou behoren; dat het volstaat dat de daad binnen de duur van de bediening werd gepleegd en met deze bediening in verband staat, al weze het onrechtstreeks en occasioneel."

(48) KRUIHOF, "Aansprakelijkheid voor andermans daad: kritische bedenkingen bij enkele ontwikkelingen" in *Onrechtmatige daad. Actuele tendenzen.*, Antwerpen, Kluwer, 1979, p. 46-57.

(49) Zie voor een recente en uitvoerige bespreking: VANLAER, E., *La loi du 10 avril 1971 sur les accidents du travail*, Brussel, Bruylant, 1985, 166 p.

(50) Voor een recent artikel in verband met deze problematiek leze men VANDERMEERSCH, V., "De bevoegdheid en de beoordelingsvrijheid van de arbeidsgerechten ten aanzien van het strafrecht en het strafprocesrecht", *R.W.*, 1984-85, 1339-1342.

(51) Vroeger was deze ook al beperkt maar niet m.b.t. de schade door de werknemer veroorzaakt door derden.

§3. WET VAN 1 JULI 1956 BETREFFENDE DE VERPLICHTE AANSPRAKELIJKHEIDSVZERZEKERING INZAKE MOTORRIJTUIGEN (52)

Voorafgaande opmerking: De W.A.M. wordt hier enkel in het kader van haar relatie met art. 18 W.A.O. besproken. Dit impliceert dat bepaalde - uiteraard zeer interessante - aspecten van deze wet niet besproken worden. Ik denk bv. aan het belang van die wet m.b.t. de arbeidsongevallenverzekering.

Wel zal de Modelpolis, die op basis van deze Wet tot stand gekomen is in de uiteenzetting betrokken worden.

A. de Wet van 1 juli 1956

1. ontstaan-reden (53)

“De verschillende wetsvoorstellen en -ontwerpen namen de termen over van een wetsontwerp van wet dat door het Vast Comité van de Raad van Wetgeving was opgemaakt. Hierin werd voorgesteld in het B.W. een artikel 1385bis in te voegen dat de bewijslast omkeerde en een vermoeden van aansprakelijkheid “*juris tantum*” invoerde tegen de bestuurder en “*juris et de jure*” bij ongeval te wijten aan een gebrek in de zaak (...). Uw Commissie had geoordeeld dat er geen aanleiding bestond om, inzake verkeer, het stelsel van de art. 1382 e.v. te wijzigen, noch dat die bewijslast om te keren, en dat het traditionele stelsel van het Belgische recht diende gehandhaafd te blijven. Zij had zich daarentegen wel uitgesproken ten gunste van de verplichte verzekering van de eigenaar van het motorrijtuig, had ingestemd met de directe vordering van de getroffenen op de verzekeraar, en beslist dat deze ham de vervalbedingen en zelfs de nietigheid van het contract niet kon tegenwerpen (...)

Het concrete ontstaan van de W.A.M. is in feite gegroeid uit de werking van de Benelux Studiecommissie voor de éénmaking van het privaatrecht. De drie Beneluxlanden hebben een verdrag gesloten op 7 januari 1956.

De Wet van 1 juli 1956 is in haar geheel van openbare orde, in de mate dat ze de belangen van de benadeelden vrijwaart. Geen enkele afwijking ten nadele van slachtoffers kan worden geduld. Nochtans zijn bepaalde beperkende clausules tussen verzekeraar en verzekeringsnemer wél bindend, maar dan enkel tussen deze partijen. Het art. 21 belet niet dat de verzekeraar in zijn contract bepaalde clausules van verhaal inlast tegen de verzekeringsnemer én zelfs tegen de verzekerde die niet de verzekeringsne-

(52) *Omnil.* 1956, 678 e.v.; *B.S.*, 15 juli 1956.

(53) *Parl. Hand.*, Senaat, 1955-56, 12 juni 1956, 276.

mer is, wanneer deze zouden nalaten hun verplichtingen na te leven. (54) (55).

2. Bespreking van enkele artikelen

a. art. 3: "De verzekering moet de *burgerlijke aansprakelijkheid* dekken van de eigenaar, van iedere houder en van iedere bestuurder van het verzekerde motorrijtuig..."

Burgerrechtelijke aansprakelijkheid, dit betekent dat men zich op basis van de verplichte verzekering voor motorrijtuigen niet kan ontdoen van zijn strafrechtelijke aansprakelijkheid.

b. art. 6: Dit artikel bepaalt dat de benadeelde zich rechtstreeks kan richten tot zijn verzekeraar (56). In die zin een duidelijk arrest in Cassatie van 1977 (57) waarbij een vrouw ten gevolge van een auto-ongeval een schadevergoeding van 611.000 fr verlangde. De rechter stelde o.m. "De vordering van een door een auto getroffen persoon wordt naar zijn keuze ingesteld hetzij tegen de aansprakelijke verzekerde, hetzij tegen diens verzekeraar, hetzij tegen allebei samen of opeenvolgend. (58).

De vordering van de schadelijder tegen de verzekeraar mag niet ontoelaatbaar worden verklaard om de uitsluitende reden dat de benadeelde al een uitvoerbaar vonnis tegen de verzekerde heeft bekomen, indien het althans niet vaststaat dat de schadelijder daadwerkelijk door de aansprakelijke verzekerde vergoed werd."

c. art. 9: Ook wanneer de burgerlijke vordering is ingesteld voor het strafgerecht kan de verzekeraar in de zaak betrokken worden. De verzekeraar kan evenwel enkel in de zaak betrokken worden, wanneer de verzekeringsnemer - indien die niet tevens de verzekerde is - in het geding is geroepen.

d. art. 11: "Geen uit de wet of de overeenkomst van verzekering voortvloeiende nietigheid, exceptie of verval kan door een verzekeraar aan een benadeelde worden tegengeworpen. Een verzekeraar kan zich het recht van verhaal voorbehouden tegen de verzekeringsnemer en, indien daartoe grond bestaat, tegen een verzekerde die niet de verzekeringsnemer is, voor zover de verzekeraar volgens de wet of de arbeidsovereenkomst gerechtigd mocht zijn de uitkering te weigeren of te verminderen (59).

(54) Kluwer's Verzekeringshandboek, II, 6, 1, 02 en 03.

(55) Zie Brussel, 26 februari 1981, R.G.A.R., 1982, nr. 10555.

(56) Zie o.m. Cass., 13 oktober 1977, R.G.A.R., 1980, nr. 10217.

Cass., 30 mei 1969, R.G.A.R., 1970, nr. 8375.

(57) Cass. 13 oktober 1977, R.G.A.R., 1980, nr. 10217.

(58) evenwel geen cumulatie van schadevergoeding mogelijk.

(59) Zie bv. Cass. 30 januari 1970, R.G.A.R., 1971, nr. 8649.

In die zin is het arrest van het Hof van Beroep te Luik in 1976 (60) illustratief. Het betrof een wagen die in een ongeval betrokken was en waarvan men de nummerplaten had veranderd.

De rechter bepaalde o.m. "De nietigheden afgeleid uit de wet van het contract, die door de verzekeraar tegen de schadelijder niet mogen worden ingeroepen, zijn die welke de verzekeraar opwerpt ten gevolge van een bestaand verzekeringscontract en niet de verweermiddelen die het bestaan zelf van het contract, zijn draagwijdte en risico-dekking in opspraak brengen" (61).

e. art. 21: "Van een bepaling van deze wet kan slechts bij afzonderlijke overeenkomsten afgeweken worden, indien de bevoegdheid daartoe uit de bepaling zelve blijkt".

In het kader van dit werk lijken vooral de artikelen 6 en 11 van de Wet van doorslaggevend belang te zijn. Art. 6 biedt een bijkomende vorderingsmogelijkheid voor het slachtoffer van een verkeersongeval veroorzaakt door een werknemer, naast de vorderingsmogelijkheden die reeds bij de uiteenzetting van art. 18 W.A.O. werden toegelicht.

De betekenis van artikel 11 is dubbel. Enerzijds verbiedt het eerste deel het tegenwerpen van excepties aan de benadeelde door de verzekeraar. Klassiek werd aangenomen dat het excepties betrof die uit een bestaand verzekeringscontract voortvloeien. Van essentieel belang voor dit werk is dat het Hof van Beroep in 1983 reeds bepaalde dat ook art. 18 W.A.O. niet kan worden tegengeworpen aan een slachtoffer van een verkeersongeval dat veroorzaakt werd door een ondergeschikte in dienstverband die zich richt tot de verzekeraar op basis van art. 6 W.A.M. (62).

Anderzijds laat dit art. 11 in bepaalde omstandigheden een regresvordering toe niet alleen t.a.v. de verzekeringnemer maar ook t.a.v. de verzekerde kan uitoefenen in bepaalde omstandigheden tegen de werkgever-verzekeringnemer (bv. de wagen heeft geen geldig schouwingsbewijs) en in sommige gevallen tegen de werknemer-verzekerde (bv. de werknemer die stomdronken achter het stuur zit).

B. de Modelpolis

1. ontstaan-reden

Art. 2 §1 van de Wet van 1 juli 1956 bepaalt dat moet worden "gedekt... door *een verzekering*, welke aan de bepalingen van deze wet beant-

(60) Luik, 20 mei 1976, R.G.A.R., 1977, nr. 9793.

(61) Het komt me voor dat deze uitspraak heden genuanceerder zou zijn.

(62) Brussel, 26 januari 1983, R. W., 1983-84, 169.

woordt.” Om de moeilijkheden omtrent de vraag of de polis wel in overeenstemming is met de wet te vermijden, werd door alle verzekeringsmaatschappijen een uniforme en algemeen geldende modelpolis opgesteld. Alle verzekeringsondernemingen hebben dus dezelfde clausules overgenomen.

2. bespreking van enkele artikelen

a. art. 5: “Het bedrag van de dekking is onbeperkt. De dekking is evenwel beperkt tot vijf miljoen frank per ongeval, wat betreft de stoffelijke schade, veroorzaakt door brand of door ontploffing.”

b. art. 17: “Alle dagvaardingen en in het algemeen alle gerechtelijke of buitengerechtelijke akten, welke dan ook, betreffende een ongeval moeten aan de maatschappij worden overgemaakt binnen de 48 uur nadat zij aan de verzekerde zijn afgegeven of betekend. Een vonnis gewezen in een geschil terzake van een door een motorrijtuig veroorzaakte schade, kan aan de maatschappij slechts worden tegengeworpen, indien zij in feite de leiding van het geding op zich heeft genomen.”

In dat kader de beslissing van het Hof van Beroep te Brussel (63) dat o.m. stelde: “De B.A. autoverzekeraar die vrijwillig is tussengekomen in de rechtspleging in eerste aanleg mag beroep aantekenen tegen het vonnis door zijn verhaal te beperken tot de burgerlijke beschikkingen alleen. De geïntimeerde burgerlijke partijen kunnen incidenteel beroep aantekenen. De verzekerde die geen beroep heeft aangetekend tegen het vonnis kan geen incidenteel beroep meer vormen, tengevolge van het beroep van de B.A. autoverzekeraar. Hij kan evenmin vrijwillig tussenkomen in graad van beroep, dan als hij geen gebruik heeft gemaakt van zijn recht beroep aan te tekenen.”

c. art. 20: “Wanneer naar aanleiding van een ongeval een burgerlijke rechtsoverdracht tegen de verzekerde wordt ingesteld, volgt en leidt de maatschappij het geding in naam van de verzekerde en betaalt zij, overeenkomstig hoofdstuk I, het bedrag van de eventuele veroordelingen in hoofdsom en interesten. De maatschappij neemt ten haren laste de gerechtskosten voortvloeiend uit de burgerlijke rechtsoverdracht, alsook het ereloon en de kosten van advocaten en pleitbezorgers.”

d. art. 21: “Indien een ongeval aanleiding geeft tot strafrechtelijke vervolgingen tegen de verzekerde, belast de maatschappij zich op haar kosten met de verdediging van de beklagde door een advocaat die zij aanstelt, zolang de burgerlijke belangen niet geregeld zijn.

(63) Brussel, 22 mei 1981, R.G.A.R., 1982, nr. 10515.

e. art. 24: Hierin stipuleert de verzekeraar dat deze een recht van verhaal op de verzekeringsnemer, en indien daartoe grond bestaat, ook tegen de verzekerden die niet verzekeringsnemer zijn heeft.

f. art. 25: Bepaalt gevallen waarin een regresvordering mogelijk is.

De verzekerde waarop de Modelpolis doelt is iedere persoon wiens burgerrechtelijke aansprakelijkheid door het contract is gedekt. Het is dus niet beperkt tot diegene die het contract met de maatschappij aangaat, nl. de verzekeringsnemer. Overeenkomstig art. 3 en 4 van de Modelpolis valt de werknemer als bestuurder in de normale uitoefening van zijn functie daaronder.

3. het regresrecht van de verzekeraar

De verzekeraar kan zijn regresrecht uitoefenen wanneer hij krachtens de wet de benadeelden heeft moeten vergoeden, terwijl hij dit contractueel niet verplicht was, omdat de verzekerde tekortgekomen is aan zijn verplichtingen.

De gevallen waarin de verzekeraar contractueel, d.w.z. tegenover de verzekerde niet verplicht is om de schade te vergoeden, zijn exemplatief opsomd in de artikel 25 en 27 van het Modelcontract. Het dient evenwel beklemtoond te worden dat deze opsomming niet limitatief is (64).

Het verhaal kan in de eerste plaats worden uitgeoefend tegen de verzekeringsnemer. Buiten de verzekeringsnemer worden evenwel ook andere personen door de overeenkomst verzekerd, nl. iedere houder en iedere bestuurder (art. 3 W.A.M.). In bepaalde gevallen kan de maatschappij zelfs alleen maar tegen de verzekerde regres uitoefenen. Niettegenstaande het niet uitdrukkelijk in de polis wordt voorzien, neemt men toch aan dat de verzekeraar de verzekeringsnemer en de verzekerde solidair kan laten veroordelen (65).

Tot slot nog enkele interessante gevallen van regresmogelijkheden zoals bepaald in art. 25 van de Modelpolis:

a. art. 25,8

“wanneer aan de persoon geen verlof werd verleend om het omschreven voertuig te besturen” (niet diefstal of geweldpleging).

Het bewijs dat de verzekeringsnemer niet op de hoogte was van het ongeoorloofd gebruik rust op de verzekeraar die dit inroept.

(64) Kluwer's Verzekeringshandboek, III, 11, 46.

(65) BEYENS, E., “L'assurance des véhicules automobiles” in *Les Nouvelles, Droit Commercial*, V, Brussel, 1966, 644.

bv. Toelating gegeven door een onbevoegd persoon. Neem het geval waarin een rechtspersoon verzekeringsnemer is, en een derde toelating kreeg te besturen van een persoon die de rechtspersoon niet geldig kan verbinden. Niettegenstaande de bestuurder dan te goeder trouw is zal hij evenwel de door de verzekeraar uitgekeerde schadevergoeding moeten terugbetalen (66).

bv. Het gebruik van een wagen buiten de voorwaarden van de toelating wordt gelijkgesteld met een ongeoorloofd gebruik. Denken we aan een garagehouder die een proefrit moet maken, en die de wagen gebruikt voor eigen doeleinden (67).

b. opzet of zware fout van de verzekerde

Volgens art. 16 van de W. 11 juni 1874 (68) hoeft de verzekeraar de schade die voorkomt uit zware fout of opzet van de verzekerde niet ten laste te nemen. In de W.A.M. werd een dergelijk artikel niet opgenomen, maar de type-polis voorziet wél een regresrecht tegen de verzekerde in dergelijk geval. Bij opzet is er niet zo veel probleem, bij zware fout is de situatie ingewikkelder. Onder meer aan de hand van art. 16 van de verzekeringswet van 1874 gaan we na wat daarmee bedoeld is.

Het moet gaan om een fout die het risico *tijdelijk* verzaard heeft. De definitieve risicoverzwaren vallen immers onder art. 9 en 25,2° van de type-polis. Verder is vereist dat de schuldige zich bewust was van of bewust moest zijn geweest van de risicoverzwaren. Bovendien moet de fout te vergelijken zijn met opzet, d.w.z. ze moet echt grof zijn. Tot slot dient er een causaliteit te bestaan tussen de grove fout en de opgelopen schade. Dit oorzakelijk verband wordt niet vermoed, maar moet door de verzekeraar bewezen worden. Opgemerkt dient wel dat de grove fout niet de enige oorzaak van de schade dient te zijn: een risicoverzarend verband is voldoende.

voorbeelden uit de rechtspraak

“Maakt een grove fout uit in hoofde van de bestuurder van een motorrijtuig, het rijden op de openbare weg zonder ruitwisser, terwijl het regent. Dergelijke ruitwissers dienen een voldoende zichtbaarheid te verzekeren, zodat men een voetganger of ander voertuig kan ontwijken.” (69).

(66) Brussel, 23 mei 1956, *Bull.Ass.*, 1956, 380.

(67) Vred. Schaarbeek, 21 maart 1962, *J.T.*, 1962, 376.

(68) *Pasin.*, 1874, p. 246:

art. 16: “Aucune perte ou dommage causé par le fait ou par la faute grave de l'assuré, n'est à la charge de l'assureur, celui-ci peut même retenir ou réclamer la prime s'il a déjà commencé à courir les risques.”

(69) Rb. Luik, 27 april 1961, *Bull.Ass.*, 1961, 563.

“Kan zware fout uitmaken het feit dat de verzekerde geen rekening gehouden heeft met een ziekte (aanval) die men had en waarvan men zich bewust was...” (70).

“Het begrip zelf van zware fout is gepreciseerd door de rechtspraak die stelt dat opdat de verzekeraar niet zou dienen in te staan voor zware fout, deze dient te worden vergeleken met intentionele daad, en dat bijgevolg de dader zich bewust was of zich bewust hoorde te zijn van het feit dat elke onvoorzichtige gedraging een verhoging van het risico die de grenzen van het contractuele zou overschrijden met zich mede kan brengen.” (71).

“Begaat een grove fout, welke niet door de verzekering wordt gedekt, de autovoerder die zich aan het stuur van zijn wagen heeft geplaatst, onbekwaam tot sturen door abnormale vermoeidheid, terwijl hij bewust is van die vermoeidheid en zich dan bewust moest zijn van het verzwaarde risico.” (72)

4. bijzonder probleem-randbemerking

Een moeilijk en betwist vraagstuk vormt de rechtsgrond voor het regresrecht van de verzekeraar tegen de verzekerde die niet de verzekeringsnemer is, zoals bepaald in art. 11 van de Wet van 1 juli 1956.

Het argument dat de verzekeringsmij. verhaal heeft op grond van het contract lijkt hier betwistbaar, met name omdat de verzekerde geen partij is bij de verzekeringsovereenkomst (73). Er is evenwel een cassatie-arrest van 1975 (74) dat stelt dat de verzekeraar een regresvordering heeft tegen de verzekerde die geen verzekeringsnemer is. Het Hof komt daartoe door het regresbeding tegenover de verzekerde (niet verzekeringsnemer) niet te aanzien als een “res inter alios acta”. Deze regeling is in haar resultaat positief, de verzekerde die niet de verzekeringsnemer is dient immers geen gunstiger behandeling te krijgen dan de verzekeringsnemer. Over het schenden van art. 1165 B.W. en de eventuele gevolgen daarvan bestaat evenwel betwisting.

5. conclusie

Men kan gerust stellen dat de Wet van 1 juli 1956 werd ingevoerd om aan de slachtoffers van verkeersongevallen een relatief hoge zekerheid tot ver-

(70) Luik, 14 juni 1961, *Bull. Ass.*, 1962, 317.

(71) Brussel, 28 juni 1963, *Bull. Ass.*, 1964, 891.

(72) Rb. Antwerpen, 20 april 1965, *R. W.*, 1965-66, 247.

(73) SONCK, H., “De regresvordering van de verzekeraar tegen de verzekerde die niet de verzekeringsnemer is” in *Jura Falc.*, 1976-77, 148 e.v.

(74) Cass., 30 mei 1975, *Arr. Cass.*, 1975, 1035.

goeding van geleden schade te bieden. Dat blijkt o.m. uit art. 6 en 11 van de Wet. Met deze wet heeft men ook degene die aanleiding was tot het ongeval willen beschermen zonder dat deze evenwel zijn verantwoordelijkheidsbesef zou verliezen (vandaar het verhaalsrecht). Al bij al lijkt de Wet van 1 juli 1956 een meer dan voortreffelijk compromis tussen rechtszekerheid en billijkheid (75).

§4. VERBAND - VERGELIJKING

Het verband tussen de W. 1 juli 1956 en art. 18 W.A.O. beperkt zich tot de situatie waarin een werknemer in dienst van zijn aangestelde een ongeval veroorzaakt met een motorvoertuig. In dit geval is het vooral de toestand van het slachtoffer en van de werknemer die onze aandacht vraagt. Wat is de situatie, wat zijn de vorderingsmogelijkheden van het slachtoffer? Wat houden de regresvorderingen ten aanzien van de werknemer in?

Vooreerst de toestand van het slachtoffer. Zoals reeds vermeld beschikt het slachtoffer over verschillende vorderingsmogelijkheden. Twee wegen lijken mij te verkiezen, nl. deze op basis van 1384, 3° lid B.W. en deze tegen de verzekeraar op basis van art. 6 W.A.M. In geen van beide gevallen kan de aansprakelijkheidsbeperking zoals ingevoerd door art. 18 W.A.O. worden tegengeworpen aan het slachtoffer (76)(77).

(75) nochtans Project Tunc die de no-fault assurance vooropstelde.

(76) Cass., 18 november 1981, R.G.A.R., 1982, nr. 10459.

Brussel, 26 januari 1983, R. W., 1983-84, 169.

(77) Nochtans lijkt me hier een randbemerking vereist. Van Gerven stelt immers dat art. 18 W.A.O. door de verzekeraar wel kan ingeroepen worden tegen het slachtoffer. Hij redeneert hierbij als volgt: Een werkgever die een verzekering voor een bedrijfsvoertuig afsluit, is ook verzekerd voor ongevallen door een werknemer begaan in de uitoefening van zijn dienst. Deze werknemer is evenwel slechts als werknemer verzekerd, d.w.z. dat de verzekeraar slechts de aansprakelijkheid van de werknemer dekt. Deze aansprakelijkheid is nu juist bepaald door art. 18 W.A.O.. Vandaar dat de verzekeraar art. 18 W.A.O. - dat tenslotte sinds 1978 ook tegenstelbaar is aan derden - zou kunnen tegenwerpen aan het slachtoffer.

Daartegenover staat volgende redenering: Analoog aan de niet-tegenstelbaarheid van art. 18 W.A.O. ten aanzien van het slachtoffer dat vordert op basis van 1384 B.W., kan men stellen dat art. 18 W.A.O. bedoeld is als een persoonlijke aansprakelijkheidsbeperking voor de werknemer. Het slachtoffer dat de verzekeraar vordert, richt zich in dit geval niet persoonlijk tot de werknemer, maar tot een persoon die contractueel verbonden is met de werkgever. Dergelijke persoon kan zich niet baseren op art. 18 W.A.O.. In die zin gaat het arrest van het Hof van Beroep te Brussel in 1983.

Een belangrijk argument voor de tweede stelling lijkt me de idee dat de W.A.M. een verplichte verzekering op het oog had. Handhaaft men de eerste stelling dan is de bedrijfswagen, bestuurd door een werknemer, in de gevallen waarin de werknemer overeenkomstig art. 18 W.A.O. niet aansprakelijk is, niet verzekerd! Dit kan onmogelijk de bedoeling van de wetgever zijn geweest toen hij de persoonlijke aansprakelijkheid van de werknemer beperkte. De wetgever had in 1978 evenwel wat duidelijker mogen zijn.

Daarnaast is er de situatie van de werknemer. Voor de werknemer heeft art. 18 W.A.O. een belangrijke rol wat betreft het regresrecht van de werkgever. Art. 18 W.A.O. bepaalt in welke gevallen hij daartoe gemachtigd zal zijn. Ook de Modelpolis op basis van de W.A.M. speelt een rol inzake regresrecht, maar dan een regresrecht van de verzekeraar tegen de verzekerde of de verzekeringsnemer, en dit in de gevallen omschreven in de Modelpolis. De verzekerde of de verzekeringsnemer zal in bepaalde omstandigheden de werknemer zijn. Veelal is de verzekeringsnemer evenwel de werkgever, denken we aan het type-geval van de werknemer die met de wagen, bestelwagen, vrachtwagen van de werkgever rijdt. Deze voertuigen zijn uiteraard verzekerd door de werkgever. In uitzonderlijke omstandigheden zal de werknemer ook de verzekeringsnemer zijn (78).

De verzekerde zal in vele gevallen evenwel de werknemer zijn. Het is immers de werknemer die het voertuig bestuurt en eventueel een zware fout, ... zal begaan.

In het geval dat de werknemer met eigen wagen voor zijn werkgever rijdt, gaat men soms in de rechtspraak en rechtsleer (79) de werkgever als verzekerde-houder zien.

Zowel art. 18 W.A.O. als de W.A.M. maken een vordering tot regres ten aanzien van de werknemer mogelijk. De vraag of deze beide regresvorderingen voor de werknemer tot een verschillend resultaat kunnen leiden is in hoofdzaak theoretisch. Immers in concreto zal het slachtoffer veelal de werkgever of de verzekeringmij. rechtstreeks vorderen. Indien de werkgever gevorderd wordt zal deze - daar hij bijna steeds de verzekeringsnemer is - de verzekeringsmij. inroepen. Ook hier heeft men dus uiteindelijk een regresvordering van de verzekeringsmaatschappij tegen de verzekeringsnemer of de verzekerde. Bovendien is art. 18 W.A.O. niet enkel tegenstelbaar aan de werkgever, maar ook aan de verzekeraar, zodat de werknemer steeds hoogstens aansprakelijk zal gesteld worden voor de in art. 18 W.A.O. bepaalde gevallen.

Een serieus, apart probleem vormt wel de situatie waarin de werknemer met eigen wagen tijdens de uitvoering van zijn arbeidsovereenkomst een ongeval veroorzaakt. Aanvankelijk stelde men dat de vordering tegen de verzekeraar van de autobestuurder geen effect zou hebben, omdat de werknemer niet aansprakelijk is voor zover hij geen van de in art. 18 W.A.O. opgesomde beperkingen heeft begaan. Ondertussen (80) is duidelijk dat de verzekeraar deze excepties niet tegen de werknemer kan inroe-

(78) cfr. verder.

(79) Arbh. Luik, 13 december 1978, *J.T.T.*, 1979, 143; voor de interpretatie van "houder" zie o.m. Beneluxgerechtshof, 22 december 1981, *R.W.*, 1981-82, 1954.

(80) Brussel, 26 januari 1983, *R.W.*, 1983-84, 390.

pen. Wel blijft voor de verzekeraar een regresvordering bestaan, en in dit geval zou deze op het eerste gezicht enkel tegen de werknemer kunnen (er bestaat immers geen contractuele band met de werkgever).

Om aan deze situatie te verhelpen was er een voorstel van verplichte verzekering voor de werkgever die werknemers in dienst hun eigen wagen doet gebruiken. Een verzekering waardoor het slachtoffer aan de complementaire verzekeraar in bepaalde omstandigheden een vergoeding voor de schade zou kunnen vragen. Tegelijkertijd zou de werknemer niet langer de enige zijn die het voorwerp van een regresvordering kan uitmaken.

Interessant hierbij is het vonnis van de Politierechter te Hasselt (81).

De rechter stelde hierin o.m. : "Wanneer een werkgever met een verzekeraar een "complementsverzekering" heeft afgesloten tot dekking van de civielrechtelijke aansprakelijkheid voortvloeiend uit het gebruik door een werknemer van zijn persoonlijk voertuig bij de uitvoering van zijn arbeidsovereenkomst, en een werknemer bij de uitvoering van zijn arbeidsovereenkomst een ongeval heeft veroorzaakt met zijn eigen voertuig, is niet de verzekeraar van de werknemer, maar de verzekeraar van de werkgever dekking verschuldigd."

De feiten van dit vonnis kan men als volgt resumeren. Catherina V. is aansprakelijk voor een ongeval met stoffelijke schade, maar waarbij ook M.J. en J.C. van het andere voertuig evenals haar passagierster B.H. verwond werden.

De eigen verzekeraar van Catharina V. zou maar tot tussenkomst kunnen gehouden zijn voor zover werd aangenomen dat een derde - en meer bepaald haar werkgever, het Wit-Gele Kruis van Limburg - op het ogenblik van het ongeval "houder" was van haar voertuig, ook al bestuurde Catharina V. het zelf. Men zou kunnen stellen dat een werkgever die zijn werknemer vraagt zijn voertuig te gebruiken, dit voertuig zou lenen of huren van de werknemer (82). en nu is het zo dat de W.A.M. de huurder of lener als "houder" beschouwt (83). Zo zou zonder bijkomend contract of zonder clausele in de Modelpolis de werkgever in de contractuele relatie betrokken worden. Daarmee is de kous evenwel niet af, want een ongeval - zoals hierboven beschreven - verhoogt de premie van de verzekering. Premie die hier gedragen wordt door de werknemer (84). Op die manier draagt de werknemer toch nog financiële gevolgen van het ongeval.

Best lijkt me een correctie van de W. 1 juli 1956, niet door het opnemen van de werkgever als verplicht te verzekeren categorie, maar door de werkgever te verplichten een aanvullende verzekering af te sluiten voor de ongevallen van zijn werknemer in dienstverband. Het slachtoffer van een

(81) Pol. Hasselt, 2 maart 1983, R. W., 1983-84, 390.

(82) Arbh. Luik, 13 december 1978, J. T. T., 1979, 143.

(83) Benelux Gerechtshof, 22 december 1981, R. W., 1981-82, 1954.

(84) inzake eventuele terugvorderbaarheid van de malus zie: POTE, R., "Kan die schade teruggevorderd worden?", *De Verzekeringswereld*, oktober 1984, p. 25.

dergelijk verkeersongeval zou zich dan rechtstreeks kunnen richten tot de verzekeraar van de werkgever, die hem zou vergoeden. De werknemer zou dan geen "onbillijke" financiële lasten dragen vermits zijn eigen premie niet verhoogt. Wel zou hij als verzekerde (naast de verzekeringsnemer-werkgever) eventueel het voorwerp van een regresvordering kunnen uitmaken.

illustratie :

Een werknemer is aanleiding tot een verkeersongeval. De werkgever wordt gevorderd op basis van 1384, 3° lid B.W., hij kan zich evenwel baseren op zijn verzekering als verzekeringsnemer om de schade aan het slachtoffer te laten vergoeden.

De verzekeraar zal indien hij in de bij de artikelen 24 en 25 van de Modelpolis bepaalde gevallen daartoe het recht heeft, een regresvordering instellen. Deze zal bij voorkeur ingesteld worden tegen de economisch sterkere werkgever. Ik denk hierbij aan art. 24,1 tot en met 24,7 van de Modelpolis. De in die bepalingen opgesomde tekortkomingen zullen immers slechts moeilijk aan de werknemer verweten kunnen worden. In dat opzicht zijn de bewoordingen van art. 24 Modelpolis "...een recht op de verzekeringsnemer, en, *indien daartoe grond bestaat*, ook op de verzekerden die niet verzekeringsnemer zijn..." belangrijk. Het lijkt me dat deze "grond" slechts in zeer uitzonderlijke omstandigheden zal bestaan. Wat kan men de werknemer immers verwijten als er een valse verklaring is geweest bij het afsluiten van de verzekering.

Naessens (85) gaat zelfs verder en stelt dat ook wanneer de werknemer op de hoogte was van de slechte toestand van het voertuig doch wanneer het gebruik ervan hem werd opgelegd, hem geen zware schuld treft. Een andere situatie is evenwel als de werknemer medegewerkt heeft aan een dergelijke valse verklaring, of wanneer de werknemer, belast door de werkgever met het laten schouwen van het voertuig, deze opdracht willekeurig naast zich heeft neergelegd. In die gevallen bestaat volgens mij wel een grond voor de verzekeraar om zich te richten tot de verzekerde werknemer die niet de verzekeringsnemer is. De vraag die men dan kan stellen is of de werknemer zich op basis van art. 18 W.A.O. van zijn aansprakelijkheid zal kunnen ontdoen. Dit is uiteraard een feitenkwestie. Maakt het niet laten schouwen van een voertuig - zoals door de werkgever bevolen - een zware fout uit of slechts een gewone fout uit? En indien men dit alles

(85) NAESSENS, A., "Verplichtingen en aansprakelijkheid van de werknemer" in *Handleiding bij de Wet 3 juli 1978, betreffende de arbeidsovereenkomsten*, Antwerpen, Kluwer, 1978, 68.

als zware fout bestempelt, is het dan een zware fout in het kader van de arbeidsovereenkomst, of een zware fout als verkeersdeelnemer?

Zijn m.a.w. de zware fout uit de Modelpolis en deze uit art. 18 W.A.O. zomaar gelijk te stellen?

Volgens Van der Meersch (86) in een artikel van begin 1985 dient de zware fout uit art. 18 W.A.O. naar burgerlijk recht te worden geïnterpreteerd. Zware fout betekent voor hem dan ook elke niet-opzettelijke fout die zodanig buitensporig voorkomt dat ze bezwaarlijk verontschuldigd kan worden en aldus de elementaire regelen van de voorzichtigheid mist.

Mij lijkt het dan ook dat de zware fout van de Modelpolis en deze van de W.A.O. vrij dicht bij elkaar liggen.

Wat art. 25,8 tot 10 van de Modelpolis betreft bestaat die regresvordering enkel t.o.v. de verzekerde die het ongeval veroorzaakt heeft. In ons geval heeft de verzekeraar dus enkel een verhaalrecht tegen de werknemer. Hier is het dan ook van wezenlijk belang na te gaan of art. 18 W.A.O. door de werknemer met succes als exceptie kan ingeroepen worden. Wat betreft art. 25,10 en art. 25,8 van de Modelpolis lijken er me weinig problemen te zijn. Dronkenschap en verboden gebruik van bedrijfswagen kunnen moeilijk anders dan als zware fout worden beschouwd. De werknemer zal dan ook geen resultaatsopleverende exceptie kunnen inroepen. De regresvordering van de verzekeringsmij. heeft effect en art. 18 W.A.O. doet hieraan geen afbreuk.

Art. 25,9 van de Modelpolis stelt wèl meer moeilijkheden. Het laat een regresvordering toe in geval het ongeval opzettelijk werd veroorzaakt of te wijten is aan een zware fout van de verzekerde. Het geval van opzet levert weinig probleem, ook art. 18 W.A.O. omvat opzet, en een begrip als opzet laat geen oneindig aantal interpretaties toe. Het komt me voor dat in dit geval de werknemer geen exceptie zal kunnen laten gelden.

Moelijker is de interpretatie van het begrip zware fout (87). Wat men dient te verstaan onder zware fout in de zin van art. 25,9 van de Modelpolis werd hoger reeds uitvoerig besproken. Daarbij dient beklemtoond dat de appreciatie uiteindelijk bij de rechter ligt, die in feite de situatie zal dienen te toetsen. De rechtspraak stelt algemeen de volgende cumulatieve voorwaarden om een handeling als zware fout in de zin van art. 25,9 Modelpolis te beschouwen (88):

(86) VAN DER MEERSCH, V., "De bevoegdheid en de beoordelingsvrijheid van de arbeidsgerechten ten aanzien van het strafrecht en het strafprocesrecht", *R. W.*, 1984-85, 1340.

(87) cfr. *supra*.

(88) o.m. POTE, R., "Autoverzekering en zware fout", *De Verzekeringwereld*, september 1983, 42.

- een fout die persoonlijk door de verzekerde begaan wordt
- een fout die van zodanige aard is dat daardoor het risico buiten de voorzieningen van het contract verzaagd wordt
- een fout waarbij de verzekerde zich van de risicoverzwaaring bewust was of behoorde te zijn
- een fout die in oorzakelijk verband staat met de geleden schade

Uit de tweede voorwaarde kan men volgens mij besluiten dat de zware fout in de zin van art. 25,9 Modelpolis niet noodzakelijk samenvalt met de zware fout uit art. 18 W.A.O.

Nochtans is ook dit niet vrij van betwisting, vandaar dat de vraag naar de relevantie van het eventuele onderscheid me belangrijk leek.

Uit enkele gesprekken met mensen uit de verzekeringswereld bleek dat zij de regresvordering op basis van zware fout veelal enkel zouden instellen wanneer de zware fout werkelijk duidelijk is (dronkenschap, gehandicapte die met een totaal onaangepast voertuig rijdt,...). Zoals reeds vroeger gezegd komt het me voor dat dergelijke duidelijke fouten, ook een zware fout in de zin van art. 18 W.A.O. uitmaken. Bij "twijfelachtige zware fout" zou de verzekeringsmaatschappij veelal geen regresvordering instellen. Als mogelijke redenen kan men zien :

- de rechters kiezen in geval van twijfel veelal de kant van de "zwakkere"
- de financiële kost en inspanning van dergelijke procedures
- de bekommernis van de maatschappij inzake public-relations en andere publiciteitsmotieven

Ik dien evenwel te onderstrepen dat mijn gesprekken met een aantal mensen uit de verzekeringswereld hoogstens als een illustratie kunnen worden beschouwd.

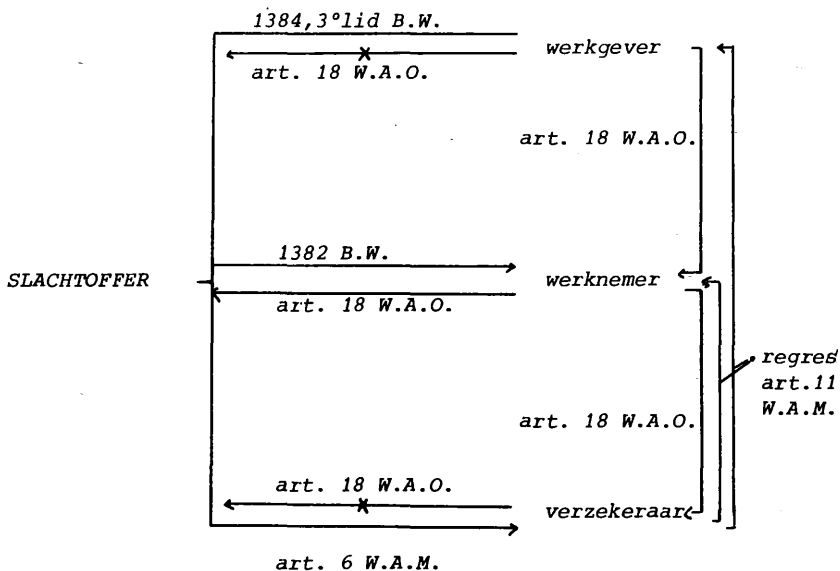
Tot zover enkele gevallen waarin de werknemer met een wagen van de werkgever rijdt. De situatie is evenwel anders wanneer de werknemer met eigen wagen rijdt en een van de omstandigheden bepaald in art.25,1 tot 7 Modelpolis aan de verzekeraar een regresvordering geeft t.o.v. de werknemer. Nu is het zo dat de werknemer misschien wel een tekortkoming - en eventueel zelfs zware fout - heeft begaan, maar het is onmogelijk te ontkennen dat het feit dat hij zijn wagen voor zijn werk diende te gebruiken ingegeven werd door de werkgever. Strafrechtelijk zou men de equivalentietheorie kunnen invoeren (89). De vraag naar de burgerlijke aansprakelijkheid is daarmee evenwel nog niet opgelost. De werkgever zal op basis van art. 1384, 3° lid aansprakelijk zijn en zijn eventuele regresvordering zal opnieuw gedomineerd worden door art.18 W.A.O..

(89) DUPONT, L., *Beginselen van strafrecht*, Leuven, Acco, 1983, p. 138 e.v.

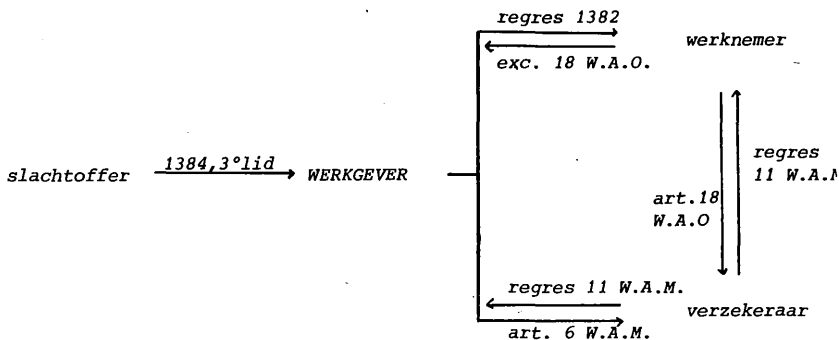
Wat art. 24,8 tot 10 van de Modelpolis betreft zal er inzake de regresvordering geen verschil zijn of de chauffeur met eigen wagen of deze van het bedrijf rijdt. Het is steeds de verzekerde bestuurder die het voorwerp van de regresvordering zal uitmaken.

§5. CONCLUSIE

A. mogelijkheden van het slachtoffer



B. mogelijkheden van de werkgever



C. mogelijkheden verzekeraar

