

A 86/2/6

ARREST VAN 19 FEBRUARI 1988
in de zaak A 86/2

Inzake :

O.M.-ASSELMAN

tegen

LAUVRIJS

Procestaal : Nederlands

ARRET DU 19 FEVRIER 1988
dans l'affaire A 86/2

En cause :

M.P.-ASSELMAN

contre

LAUVRIJS

Langue de la procédure : le néerlandais

dans l'affaire A 86/2

1. Vu la lettre du 2 mai 1986 du tribunal de première instance de Bruxelles, portant en annexe une copie certifiée conforme du jugement rendu en degré d'appel le 2 avril 1986 par la 20e chambre dudit tribunal dans la cause n° 2189 du Procureur du Roi à Bruxelles et d'Asselman Wilfried, domicilié à Liedekerke, partie civile, contre Lauvrijs Francis, domicilié à Koekelberg, prévenu, et en présence de la société anonyme La Patriotique, compagnie d'assurances ayant son siège à Anvers, et du Fonds commun de garantie automobile, dont le siège est à Bruxelles, parties intervenues volontairement, jugement soumettant à la Cour Benelux, conformément à l'article 6 du Traité relatif à l'institution et au statut d'une Cour de Justice Benelux, une question d'interprétation de l'article 11 des Dispositions communes annexées à la Convention Benelux du 24 mai 1966 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, ci-après dénommées les Dispositions communes ;

QUANT AUX FAITS :

2. Attendu que les faits de la cause, conformément au jugement d'appel, peuvent s'énoncer comme suit :

- a) Lauvrijs a causé le 8 juin 1984 à Dilbeek un accident de la circulation en conduisant son "cyclomoteur" de marque Suzuki. Asselman a subi de ce fait un dommage. Lauvrijs avait contracté pour ce cyclomoteur une assurance de responsabilité civile auprès de La Patriotique et le véhicule automoteur assuré était décrit dans la police comme "un cyclomoteur de marque Suzuki, puissance 49 cm³, année de construction 1983, numéro de châssis 705 869". Il suit du contexte du jugement que cette assurance avait pour objet d'offrir une garantie conformément à la loi belge du 1er juillet 1956, dans laquelle les Dispositions communes ont été intégrées.
- b) D'après le jugement, un tel véhicule appartient à la catégorie "cyclomoteur classe B", qui est défini à l'article 2.16 du règlement belge de la circulation routière (A.R. du 1er décembre 1975) comme un "(...) véhicule équipé d'un moteur d'une cylindrée n'excédant pas 50 cm³ (...) et qui par construction et la seule puissance de son moteur et sur une route en palier ne peut dépasser la vitesse de 40 km/h (...)".

- c) Les agents verbalisants ont constaté que le véhicule conduit par Lauvrijs "a été testé au moyen du curvomètre" et que "la vitesse maximale atteignait 80 km/h" et ils ont exprimé l'opinion selon laquelle "comme la motocyclette peut dépasser 40 km/h, elle n'est plus conforme aux prescriptions imposées pour les cyclomoteurs de la classe B et le véhicule est considéré comme une motocyclette." Lauvrijs a confirmé qu'il savait que son cyclomoteur pouvait atteindre une vitesse de 80 km/h et ce, à la suite de transformations exécutées au cyclomoteur à sa demande. Le moment, la nature et l'étendue des modifications mécaniques ne sont pas précisées. Il n'est pas allégué que l'assureur ait été au courant des transformations exécutées.
- d) Lauvrijs n'a pas été poursuivi pour défaut d'assurance, mais bien du chef de deux infractions de roulage. Le tribunal de police de Sint-Kwintens-Lennik l'a condamné le 3 avril 1985 à une amende et, statuant sur l'action civile d'Asselman, l'a condamné, solidairement avec le Fonds commun de garantie automobile, à payer à la personne lésée, Asselman, 99.202 francs à titre de réparation du dommage. La demande contre l'assureur La Patriotique a été déclarée non fondée.
- e) Le tribunal de police a considéré notamment que son moteur ayant été porté à une puissance qui permet une vitesse supérieure à 40 km/h, le cyclomoteur en cause ne correspond plus à l'objet désigné dans la police d'assurance, étant donné qu'il "existe des différences essentielles dans la réglementation applicable selon que l'on conduit un cyclomoteur ou une motocyclette", plus précisément en ce qui concerne l'âge minimum requis, le permis de conduire, l'immatriculation du véhicule et la prime d'assurance à payer.
- La motocyclette est définie comme suit à l'article 2.17 du règlement belge de la circulation routière, abstraction faite des termes non applicables ici : "tout véhicule à moteur à deux roues (...) qui ne répond pas à la définition du cyclomoteur".
- Saisi de l'appel d'Asselman, de Lauvrijs, du Fonds commun de garantie automobile et du Procureur du Roi, le tribunal de première instance de Bruxelles a sursis à statuer par jugement du 2 avril 1986 jusqu'à ce que la Cour de Justice Benelux se soit prononcée sur la question énoncée plus loin.

QUANT A LA PROCEDURE

3. Attendu que le tribunal de première instance de Bruxelles invite la Cour de Justice Benelux à se prononcer sur la question suivante relative à l'interprétation de l'article 11 des Dispositions communes :

"Faut-il considérer comme un moyen de défense non opposable à la personne lésée, au sens de l'article 11 des Dispositions communes annexées à la Convention Benelux du 24 mai 1966 relative à l'assurance de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, le moyen tiré du fait que la puissance d'un véhicule à moteur assuré comme un cyclomoteur a, par un procédé simple, été augmentée de telle manière que la vitesse maximum ainsi obtenue dépasse la limite considérée par le règlement de la circulation routière comme un des facteurs distinguant les cyclomoteurs des motocyclettes, (véhicules) soumis, tant dans la législation routière que dans la législation fiscale, à des régimes différents ?"

4. Attendu que conformément à l'article 6, alinéa 5 du Traité relatif à l'institution et au statut d'une Cour de Justice Benelux, la Cour a fait parvenir aux ministres de la Justice de Belgique, des Pays-Bas et du Luxembourg une copie, certifiée conforme par le greffier, du jugement du tribunal de première instance ;

5. Attendu que la Cour a donné l'occasion aux parties de présenter des observations écrites sur la question posée par ledit tribunal, ce dont le Fonds commun de garantie automobile a fait usage en déposant un mémoire, et La Patriotique en déposant un mémoire et un mémoire en réponse ;

6. Attendu que le 18 novembre 1987 Monsieur l'avocat général E. Krings a pris des conclusions par écrit ;

QUANT AU DROIT :

7. Attendu qu'aux termes de son préambule, la Convention Benelux relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, signée à Luxembourg le 24 mai 1966, a pour objet de garantir, par un régime d'assurance obligatoire, les droits des personnes lésées par des accidents causés par les véhicules automoteurs ;

8. que l'article 2, § 1er des Dispositions communes annexées à cette convention fait obligation au propriétaire d'un véhicule automoteur qu'il désire faire admettre à la circulation, de faire couvrir, par une assurance répondant aux Dispositions communes, la responsabilité civile à laquelle ce véhicule automoteur peut donner lieu, tandis que les articles 3 et 4 des mêmes dispositions précisent cette obligation, l'article 3 indiquant l'objet de l'assurance et l'article 4 énumérant limitativement les exclusions autorisées ;

9. que l'article 6, § 1er des Dispositions communes porte que l'assurance fait naître au profit de la personne lésée un droit propre contre l'assureur, qu'en outre l'article 11, § 1er dispose qu'aucune nullité, aucune exception ou déchéance dérivant de la loi ou du contrat d'assurance ne peut être opposée par l'assureur à la personne lésée, et que l'article 12 précise dans quels cas et à quelles conditions l'assureur peut opposer à la personne lésée l'expiration, l'annulation, la résiliation ou la suspension du contrat ou de la garantie ;

10. que le Commentaire commun de la convention Benelux prémentionnée souligne, à propos de l'article 3, que l'assurance a une portée très étendue, et, à propos de l'article 4, que la liberté des contractants est restreinte par l'énumération limitative des risques pouvant être exclus de la garantie ; qu'au sujet de l'article 6, ce commentaire relève que l'assurance obligatoire constitue avant tout une mesure de protection des droits des personnes lésées, et qu'il souligne, quant à l'article 11, que les garanties offertes par une loi d'assurance obligatoire aux victimes de la circulation ne seraient pas pleinement efficaces, si les exceptions que l'assureur peut faire valoir à l'égard de son assuré pouvaient leur être opposées ; que, relativement à l'article 13, il est dit encore que les clauses d'une police d'assurance qui tendraient à restreindre les droits des personnes lésées ne pourraient être opposées à celles-ci ;

11. que le commentaire commun relatif à l'article 11 des Dispositions communes ajoute que l'assureur devra la garantie au lésé, en cas de réticence ou de fausse déclaration, comme en cas d'aggravation du risque au cours de la période d'assurance ;
12. que ce commentaire mentionne encore notamment ce qui suit :
"Les dispositions existant actuellement sur cet objet dans les lois des trois pays ne pourront être invoquées que contre le preneur en défaut (loi belge, articles 9 et 31 ; loi luxembourgeoise, articles 8 et 32 ; Code de commerce néerlandais, article 251). Ceci résulte, au surplus, de l'article 12."
13. que le commentaire contenu dans le rapport présenté aux gouvernements le 4 juin 1954 par la Commission belgo-néerlando-luxembourgeoise pour l'étude de l'unification du droit comportait déjà des passages rédigés en termes quasi identiques ;
14. qu'il y a lieu d'en déduire que les parties à la Convention Benelux ont entendu privilégier l'intérêt d'une protection aussi efficace que possible des victimes de la circulation par rapport à celui des assureurs de pouvoir limiter les risques qu'ils prennent en charge ;
15. que l'article 6 des Dispositions communes suppose certes l'existence d'une assurance - conforme auxdites dispositions - qui porte sur le véhicule automoteur ayant causé le dommage ; que toutefois, vu ce qui précède, la circonstance que dans les rapports entre l'assureur et l'assuré le contrat d'assurance n'est pas valable suivant les règles du droit commun et la circonstance que ce contrat d'assurance ne donne pas une garantie suffisante (sauf le cas d'une exclusion autorisée en vertu de l'article 4) n'empêchent pas d'admettre l'existence de l'assurance visée à l'article 6, alinéa 1er ;

qu'il est indifférent à cet égard que l'assureur puisse, dans les limites tracées à l'article 12, opposer à la personne lésée l'expiration, l'annulation, la résiliation et la suspension du contrat ou de la garantie au sens de l'alinéa 1er du même article ;

16. qu'il s'en suit que la personne lésée ne peut se voir opposer le fait qu'au moment de la conclusion du contrat, le véhicule automoteur spécifié dans le contrat d'assurance avait certaines caractéristiques différentes de celles indiquées par l'assuré ou en son nom, même si ces caractéristiques différentes du véhicule automoteur devaient aggraver le risque assuré par l'assureur par rapport à celui découlant des caractéristiques qui lui avaient été indiquées avant la conclusion de l'assurance et même si le véhicule devait ainsi relever d'une autre catégorie légale ;

17. que la personne lésée ne peut pas davantage se voir opposer le fait que le véhicule spécifié dans le contrat d'assurance a été transformé, après la conclusion de l'assurance mais avant l'accident ayant causé le dommage, de manière telle que son utilisation présente pour l'assureur un risque plus grand que l'utilisation dans l'état initial ou que le véhicule automoteur relève ainsi d'une autre catégorie légale ;

18. Attendu par conséquent que si un véhicule automoteur construit comme un cyclomoteur subit des modifications telles qu'il ne répond plus à la définition légale du cyclomoteur, ce véhicule ne correspond plus, certes, à la spécification, faite au moment de la conclusion du contrat d'assurance, du véhicule automoteur qui peut donner lieu à la responsabilité civile couverte par l'assurance, mais les conséquences de ces modifications pour la validité de l'assurance ou l'étendue de la garantie ne peuvent être opposées à la personne lésée ;

19. Attendu que l'interprétation de la police, relevant du juge du fond national, ne saurait entraîner une solution différente dès lors que les Dispositions communes rattachent les conséquences décrites ci-dessus à la seule existence d'un contrat d'assurance relatif au véhicule en question ;

20. Attendu qu'il suit de ce qui précède que dans les cas tels que celui de l'espèce, le "cyclomoteur" modifié par un procédé simple ou non n'est pas à considérer comme un véhicule automoteur non couvert par l'assurance, et que la défense fondée sur le fait visé dans la question du tribunal, doit être considérée comme invoquant une nullité, une exception ou une déchéance non opposables à la personne lésée, au sens de l'article 11 des Dispositions communes ;

QUANT AUX DEPENS :

21. Attendu qu'en vertu de l'article 13 du Traité relatif à l'institution et au statut d'une Cour de Justice Benelux, la Cour doit fixer le montant des frais exposés devant elle, frais qui comprennent les honoraires des conseils des parties pour autant que cela soit conforme à la législation du pays où le procès est pendant ;

22. que suivant la législation belge, les honoraires des conseils ne sont pas inclus dans les frais qui sont portés au compte de la partie succombante ;

23. qu'il n'y a pas d'autres frais exposés devant la Cour ;

24. Vu les conclusions de Monsieur l'avocat général Krings ;

25. Statuant sur la question posée par le tribunal de première instance de Bruxelles par jugement du 2 avril 1986 ;

DIT POUR DROIT :

26. Doit être considéré comme une défense (nullité, exception ou déchéance) non opposable à la personne lésée au sens de l'article 11, § 1er des Dispositions communes annexées à la Convention Benelux du 24 mai 1966 relative à l'assurance de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, la défense fondée sur le fait qu'avant ou après la conclusion de la convention d'assurance, la puissance d'un véhicule à moteur assuré comme "cyclomoteur" a été augmentée de telle manière que la vitesse maximum ainsi obtenue dépasse la limite considérée par le règlement national applicable comme un des facteurs distinguant les

cyclomoteurs des motocyclettes, même si ce véhicule à moteur devait ainsi relever d'une autre catégorie légale ;

27. Ainsi jugé par Messieurs R. Janssens, président, H.E. Ras, premier vice-président, R. Thiry, second vice-président, R. Soetaert, F. Hess, S.K. Martens, H.L.J. Roelvink, juges, E. Boon, P. Kayser, juges suppléants,

28. et prononcé en audience publique à Bruxelles, le 19 février 1988, par Monsieur R. Janssens, préqualifié, en présence de Monsieur E. Krings, avocat général, et C. Dejonge, greffier en chef suppléant.