BENELUX - GERECHTSHOF
REGENTSCHAPSSTRAAT 39
1000 BRUSSEL
TEL. 519.38.61

EERSTE ADVOCAAT-GENERAAL
HOOFD VAN HET PARKET

COUR DE JUSTICE BENELUX
39, RUE DE LA RÉGENCE
1000 BRUXELLES
TÉL. 519.38.61

LE PREMIER AVOCAT GENERAL
CHEF DU PARQUET

A 93/6/3

Affaire A 93/6,

Ministère public/ R. BEROUKA.

Conclusions de M. B. Janssens de Bisthoven, Premier avocat général.

1. Par ordonnance de la chambre du conseil du tribunal de première instance de Courtrai, le nommé Rabah Berouka a été renvoyé devant le tribunal correctionnel de Courtrai notamment du chef de vol qualifié d'une voiture et d'avoir conduit ce véhicule sur la voie publique sans que la responsabilité civile à laquelle il pouvait donner lieu ait été couverte par une assurance, faits commis le 11 juillet 1991.

2. Par jugement du 4 juin 1993, le tribunal correctionnel de Courtrai, après avoir reproduit les termes de l'article 8, § 2, de la Convention Benelux relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicule automoteur et ceux de l'article 3, § 1er, des Dispositions communes annexées à ladite Convention, énonce que le législateur belge a tenu l'engagement dont question à l'article 8 précité, constate l'existence dans la jurisprudence des juridictions de fond belges de divergences quant à l'interprétation des dispositions pénales réprimant la non-assurance notamment sur le point de savoir si ces dispositions sont applicables au voleur d'un véhicule, sursoit à statuer sur la prévention de non-assurance et pose à la Cour de Justice Benelux la question d'interprétation suivante : "L'article 8, § 2, de la Convention Benelux du 24 mai 1966 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile contenant l'engagement d'introduire dans la législation nationale des dispositions pénales contre les personnes ou le conducteur spécifiés aux alinéas 1 et 2 de ce paragraphe rapproché de l'article 3, § 1er, des Dispositions communes, vise-t-il également, par ce libellé, les conducteurs qui se seraient rendus maîtres du véhicule par vol ou violence, et ceux qui sans motif légitime utiliseraient sciemment un tel véhicule ?"

3. Aux termes de l'article 6 du Traité du 31 mars 1965 relatif à l'institution et au statut d'une Cour de Justice Benelux, la Cour connaît des questions d'interprétation des règles juridiques désignées en vertu de l'article 1er dudit Traité. Le Protocole additionnel à la Convention Benelux relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, signé à Bruxelles le 26 septembre 1968, dispose en son article 1 que sont

désignées comme règles juridiques communes pour l'application notamment du chapitre III du Traité précité les dispositions de la Convention et de l'Annexe à cette Convention, pour autant, en ce qui concerne les dispositions de l'Annexe, que leur substance soit intégrée dans la législation de l'Etat où la question d'interprétation est soulevée.

4. L'article 22, § 1er, alinéa 1er, de la loi belge du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs punit de peines correctionnelles le propriétaire ou le détenteur d'un véhicule automoteur qui le met en circulation ou tolère qu'il soit mis en circulation dans l'un des endroits prévus par la loi, sans que la responsabilité civile à laquelle il peut donner lieu soit couverte conformément à la loi, ainsi que le conducteur de ce véhicule. Le même article précise en son second alinéa que le détenteur et le conducteur du véhicule ne sont punissables, en vertu de l'alinéa 1er, que s'ils savent que la responsabilité civile à laquelle le véhicule peut donner lieu n'est pas couverte conformément à la loi.

5. Cette disposition de la loi belge n'est pas une disposition commune au sens de l'article 1 du Protocole visé ci-dessus. La Cour Benelux n'est, dès lors, pas compétente pour répondre à une question concernant l'interprétation de cette disposition.

En posant la question d'interprétation ci-dessus, après avoir constaté que le législateur s'est conformé à l'engagement pris par la Belgique, le juge du fond paraît en réalité demander à la Cour Benelux, sous le couvert de l'interprétation d'une règle juridique commune, de déterminer le champ d'application de la loi belge.

Dans cette éventualité il y a lieu, me semble-t-il, de considérer que la Cour Benelux n'est pas davantage compétente.

6. Dans l'exercice de sa mission d'interprétation de la loi nationale le juge du fond peut être amené à prendre en considération un engagement pris par son pays dans une Convention internationale. Il

lui est, en effet, permis de présumer que le législateur de son pays, en adoptant des dispositions légales répondant à cet engagement, s'est conformé à celui-ci. Il peut, dès lors, avoir intérêt à connaître la portée de cet engagement.

7. Dans cette mesure, et dans cette mesure seulement, la question posée par le tribunal correctionnel de Courtrai pourrait éventuellement être considérée comme pertinente. Il doit toutefois être entendu que la réponse que la Cour Benelux donnerait à la question posée ne pourrait en aucune manière constituer l'interprétation de la loi belge. Elle ne pourrait être qu'un élément d'interprétation parmi d'autres, le juge conservant son entière liberté.

8. L'hypothèse n'étant pas totalement exclue que votre Cour se déclare compétente, dans les limites précisées ci-dessus, pour répondre à la question posée, j'examinerai brièvement celle-ci. La réponse ne me paraît d'ailleurs pas présenter de difficultés particulières.

9. Par l'article 8 de la Convention Benelux relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, les Parties contractantes se sont engagées à introduire dans leur législation des dispositions pénales notamment contre le conducteur d'un véhicule automoteur qui fait circuler celui-ci sur la voie publique sans qu'une assurance répondant aux Dispositions communes ait été contractée ou après que la garantie d'assurance aura pris fin.

Cet article 8 s'inscrit dans la volonté commune des pays signataires de la Convention d'assurer le respect des obligations dérivant du Traité Benelux relatif à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, signé à Bruxelles le 7 janvier 1955 (1).

10. A propos de l'article 8 on peut lire dans le rapport de la Commission Belgo-Néerlando-Luxembourgeoise pour l'étude de l'unification du droit, qui constitue le commentaire autorisé du

(1) Le traité signé à Bruxelles le 7 janvier 1955 n'a en définitive pas été approuvé par le parlement belge. Compte tenu de la necessité d'apporter des adaptations au traité, des Conventions additionnelles furent établies aboutissant à la signature le 24 mai 1966 de la Convention actuellement en vigueur, qui remplace les textes précédents. La Convention s'écarte très peu des dispositions antérieures, notamment de celles du traité de 1955. Elle les complète sur certains points.

Traité ainsi que dans le commentaire commun de la Convention : "Les Etats contractants s'engagent à prendre les mesures appropriées en vue d'assurer sur leur territoire le respect des obligations dérivant du traité. Ils s'engagent notamment à introduire dans leur législation des dispositions pénales tout d'abord contre le propriétaire qui met en circulation ou tolère la mise en circulation d'un véhicule non assuré et contre le conducteur de semblable véhicule : dans l'esprit du texte, le simple fait de la non-assurance doit suffire pour constituer le délit, sans que le dol soit exigé de la part de celui qui contrevient à la loi".

11. L'article 8 de la Convention ne contient aucune réserve et ne fait aucune distinction. Cette disposition conventionnelle vise, sans aucun doute possible, tout conducteur d'un véhicule non-assuré, c'est-à-dire d'un véhicule mis en circulation dans les lieux visés par la loi sans que la responsabilité civile à laquelle il peut donner lieu soit couverte par une assurance répondant aux dispositions de la loi (article 2 des Dispositions communes).

Or, en vertu de l'article 3, § 1, des Dispositions communes, l'assurance ne couvre pas la responsabilité civile de ceux qui se seraient rendus maîtres du véhicule par vol ou violence ou de ceux qui sans motif légitime utiliseraient sciemment un tel véhicule.

12. Il en ressort que pour les auteurs de la Convention, la personne qui s'est emparée d'un véhicule par vol ou violence conduit ce véhicule sans que la responsabilité civile à laquelle il peut donner lieu soit couverte par une assurance.

Par son fait, et sans qu'il puisse invoquer l'erreur ou l'ignorance de la loi, le conducteur d'un véhicule volé se place en situation de non-assurance.

13. L'interprétation ainsi donnée de l'article 8 de la Convention n'est toutefois qu'une indication pour le juge national chargé d'interpréter la loi interne, dès lors qu'aux termes de l'article 1er, § 2, de la Convention, chacune des Parties contractantes conserve le pouvoir de remplacer les Dispositions

communes annexées à la Convention par des dispositions augmentant la garantie au profit des personnes lésées (2).

14. Je conclus en ordre principal à l'incompétence de la Cour de Justice Benelux.

En ordre subsidiaire il me paraît pouvoir être répondu à la question posée que l'article 8, § 2, vise tous les conducteurs qui font circuler un véhicule automoteur dans les lieux indiqués au 1 dudit paragraphe, sans que la responsabilité civile à laquelle il peut donner lieu soit couverte par une assurance répondant aux dispositions de la loi, y compris les conducteurs qui se seraient rendus maître du véhicule par vol ou violence et ceux qui sans motif légitime utiliseraient sciemment un tel véhicule.

Bruxelles, le 30 mai 1984

B. JANSSENS de BISTHOVEN.

(2) Arrêt A 82/4, LENGLET et crts/ROYALE BELGE et crts, du 20 mai 1983, Jur., t. 4, p. 13.